82-83 ocak 1976

TEKNİK GÜÇ

İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASININ YAYIN ORGANIDIR İSTANBUL ŞUBESİNCE YAYIMLANIR

Ortak mesleki denetim Yan ödemeler Çevre belediyeler Yapı denetimi Sendikalaşma İşçi memur ayırımı Meyak Çimento karaborsası Teknik hizmet ithali Metro

Ulaşım Kentleşme Alt yapı Elektronik hesap merkezi Proje standart kitabı Teknik eğitim Kanalizasyon Odalar arası koordinasyon Meslek sonrası eğitim Enerji

17 ocak 1976 saat 14-00

şişli terakki lisesi konferans salonu

genel kurul

imo. istanbul şubesi

lice deprem konutları üç katı fazla fiata maledildi ve zamanında yetiştirilmedi

Lice deprem evleri yerli prefabrik konut fiyatlarının üç katını aşmasına rağmen " zamanında yetiştirmek" gerekçesiyle yabancı firmalara ihale edilerek ithal edilmiş ancak henüz felaketzedelere teslim edilememiştir.

İmar ve İskan Bakanlığı tarafından teklifte bulunan yabancı firmaların projelerini incelemek üzere kurulan bir teknik komisyon, konutların "yurdumuzun ekonomik şartlarına uygun olmadığı, geçici iskan için yararlı olamıyacağı ve deprem yöresinin çevre şartlarına göre değiştirilmesi gerektiğini"belirtmiştir.

Ayrıca gene İmar ve İskan Bakanlığına bağlı Lice Deprem İnşaat Amirliği tarafından "keşif icmali" 24 bin 603 lira olarak saptanan yerli bir konutun yabancı firmalarca, verilen en uygun teklifte maliyetinin 4 bin 950 dolar (75 bin lira) olduğu aynı raporda yeralmıştır.

İmar ve İskan Bakanlığınca kurulan Ş. Abrasoğlu başkanlığındaki 9 kişilik teknik komisyonun raporunda "değişik ülke ve firmalardan gelen tekliflerin farklı karakterlerde olması ve teknik muhtevilarının düzenli bir ihale dosyası niteliğinde bulunmaması nedenleriyle incelemenin güçlüklerle karşılaştığı belirtilerek şöyle denilmektedir.

1-Konut ünitesi fiyatları yurdumuz ekonomik şartlarına göre yüksektir. Bu bakımdan sözü edilen konutlar geçici iskan için yararlı olmayacaktır.

2-Projelerde bazı detaylar, konutların kurulacağı, yörenin çevre şartlarına göre değiştirilmelidir.

3-Prefabrik konut yapısı içinde kalan inşaat elemanlarının teknik şartnameleri hazırlanmalıdır.

Teknik komitenin bu raporuna rağmen yabancı firmalardan prefabrik konut ithaline gidilmiştir. İmar ve İskan Bakanlığı müsteşarı Hami Şerbetçioğlu tarafından ithal için döviz tahsisi istemiyle Maliye ve Ticaret Bakanlıklarına gönderilen L-II-01 sayı ve 13 Ekim 1975 tarihli yazıda, "felaketzedelerin bir an önce iskanını sağlamak amacıyla acilen prefabrik konut elde etmeye ihtiyaç olduğu" belirtilerek şöyle denilmektedir:

"Bu konutların Türkiye de kendi olanaklarımızla kısa sürede yapılamıyacağı anlaşıldığından dış ülkelerde, prefabrik konut ithali yoluna gidilmesine Bakanlığımızca karar verimiştir.

Müsteşar Şerbetçioğlu' nun yazısında, bir Finlandiya firmasına 375 dolar karşılığında 440 adet bir Fransız firmasına 1 milyon 119 bin 375 dolar karşılığında 225 adet gene bir Fransız firmasına 2 milyon 475 bin dolar karşılığında 500 adet ve bir Yugoslav firmasına 4 milyon 950 bin dolar karşılığında bin adet prefabrik konutun pazarlık usulü ile ihalesi yapıldığı bildirilerek döviz tahsisin de bulunulması talep edilmiştir.

FEDERAL ALMANYA'DA YAPILAN İŞÇİ TEMSİLCİLİĞİ SEÇİMLERİNDE TÜRK İŞÇİLERİ 655 TEMSİLCİLİK KAZANDI

Federal Almanya'da yapılan 1975 yılı işçi temsilciliği seçimlerinde IG-Metall'in (Metal İşçileri Sendikası) büyük bir başarı gösterdiği ve metal işkolundaki temsilciliklerin yüzde 83.9'unu aldığı bildirilmiştir. Bu seçimlerde yabancı işçilerin temsilci seçilme oranlarında da önemli bir artış gözlenmiş, yabancı işçiler arasında en fazla temsilci çıkaranlar 655 temsilciyle Türk işçileri olmuştur.

İZMİT-GEBZE OTO YOLUNA 2 MİLYAR 100 MİLYON LİRA HARCANACAK

Istanbul-Ankara oto yolunun İzmit-Gebze arasındaki 42 kilometrelik bölümünün 2 milyar 100 milyon liraya mal olacağı ve 1978 yılında bitirileceği açıklanmıştır.

Yetkililere göre, sondajları, zemin etüd ve tesbitinde nükleer cihazların da kullanıldığı yolun yapımı sürdürülürken tamamlanan bölümleri de trafiğe açılacak tır. Yolun bitiminden itibaren geçiş paralı olacaktır.

İzmiz-Yarımca arasındaki 12 kilometrelik bölümde alt yapı işlerinin ve küçük köprülerin yapımının da sürdürüldüğü bildirilmiştir. İzmiz-Gebze arasındaki 42 kilometrelik bölümde 3 tünel bulunmaktadır. Yolun en önemli tünellerinden biri olan İzmit giriş tünelinin yapım çalışmaları sürdürülmüştür.

Ayrıca İzmit'ten Sakarya'ya doğru uzanan yolun güzergah ve plan çalışmalarının yapıldığını belirten yetkililer geçişi paralı olacak olan bu bölümün kilometresinin 46 milyon liraya mal olacağını açıklamışlardır.

FİRST NATİONAL CİTY BANK KAHİRE'DE ŞUBE AÇTI

New York merkezli First National City Bank, 15 yıl sonra Kahire'de yeniden bir şube açmıştır. Banka yetkililerinin bu kararı son ABD-Mısır yakınlaşması üzerine aldıkları bildirilmektedir. Banka Genel Direktörü Gaylord Freedman, daha önce, yaptığı açıklamada bankanın Beyrut şubesi yerine de Kuveyt te bir şube açarak faaliyete geçirmek istediklerini açıklamıştı.

Bilindiği gibi çarpışmalar nedeniyle hayatın felce uğradığı Beyrut yerine Ortadoğu'da bir mali merkez aranmaktadır ve Freedman daha önceki açıklamasında Ortadoğu'nun mali ve ticari yeni merkezi olarak Kuveyt'i düşündüklerini, Kahire ve Tahran ın da bu konuda üzerinde durulduğunu belirtmişti.

Sanayileşmiş ülkelerin ithalatında 1958 yılından bu yana ilk kez bu yıl düşüş olduğu bildirilmektedir. Aynı şekilde dünya petrol tüketiminin de İkinci dünya savaşından bu yana ilk kez geçen yıl düşme eğilimine girdiği ve bu yıl da bu eğilimidevam ettirdiği bildirilmektedir.

kıbrıs'a türkiye'den su boru hattı döşenecek

Kıbrıs Türk bölgesinin su sorununu çözümlemek için düşünülen Türkiye-Kıbrıs su boru hattı projesi ile dört İngiliz ve bir Fransız firmasının ilgilendiği öğrenilmiştir.

Financial Times gazetesinin bildirdiğine göre, bu firmalar İngiltere'den Baptie, Shaw and Morton of Glaskow, Billy and Partners of Landan,Cooper Macdonald and Partners of Epsom, J.D and B.M. Watson of London Fransa'dan da Omnium Technigues des Pipelines de Paris'tir. Kıbrıs Türk Federe Devleti Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Kenan Atakol, fizibilite etüdü anlaşması imzalamak için firmaları görüşmelere çağırmıştır. Fizibilite etüdü sözleşmesi, görüşmelerden sonra bu firmalardan birine verilecektir. Kıbrıs Federe Türk Devleti bu iş için 70 bin dolar ayırmıştır.

MAZIDAĞ FOSFAT YATAKLARI GELECEK YIL İŞLETMEYE AÇILACAK

Mardin'deki Mazıdağ fosfat yataklarının 1976 yılı sonunda işletmeye açılacağı bildirilmiştir. İki aşamada tamamlanacak Mazıdağ fosfat projesinin ilk bölümü için 111 milyon 500 bin lira harcanacağı ve projenin gelecek yıl tamamlanacağı ifade edilmiştir. İlgililer, 1976 yılı sonunda işletmeye açılacağı saptanan Mazıdağ fosfat yataklarının 35-40 yıl işletebileceğini söylemişlerdir.

20 BİN ÜYELİ MAB-İŞ DİSK'E KATILDI

Türk-İş'e bağlı Mab-iş sendikasının Ankara'da yapılan genel kurul toplantısında Türk-İş'ten ayrılarak, DİSK e katılma kararı alınmıştır. Genel Kurula 358 delegeden 300'ü katılmış, 67'si muhalif kalırken, 222 delegenin oyu ile DİSK'e katılmaya karar verilmiştir.

Genel Kuruldan sonra bir açıklama yapan Mab-iş sendikası Genel Başkanı Mazhar Eylem Şimşek,"Bundan böyle işçi sınıfı bilincine uyan gerçek sendikacılığa başlanacak, Türk-İşlin izlediği sarı sendikacılık ve faşist sendikacılıktan kaçınarak sendikacılık hizmetlerini işçilerin ayaklarına götüreceğiz. Mab-İş üyelerinin artık kendi sınıf bilinçlerinin oylarıyla haklarını çiğnetmeyeceğiz, demiştir.

DİSK Genel Başkan vekili Mehmet Kılınç da "Mab iş'in DİSK'e katılması Türkiyede ki uyanışın önemli göstergesidir" diye konuşmuştur.

abd 5 ayda 90 milyar liralık silah sattı

ABD'nin, geçen Temmuzda başlayan yeni mali yılın ilk beş ayı içinde, (yani kasım ayı sonuna kadar) 900 milyon dolarlık (yaklaşık 90 milyar lira) silâh satışında bulunduğu açıklanmıştır.

Winconsin milletvekili Les Aspin, geçen mali yılda toplam silâh satışlarının 9 milyar 500 milyon doları bulduğunu hatırlatmıştır. Aspin Kongrece verilen rakamlara dayanarak yaptığı açıklamada, ABD'nin en çok silah sattığı ülkenin Suudi Arabistan olduğunu söylemiştir.

ÇİN ABD'den SAVAŞ UÇAKLARI ALIYOR

Amerika'nın sadece İran ve İsrail'e vermeye razı olduğu F-15 EAGLE savaş uçaklarından, Çin Halk Cumhuriyeti'de satın alıyor.

Mc Donnell Douglas firması Çin Halk CumhuriyetininF-15 EAGLE savaş uçağı alacağını açıklamışlardır. Bilindiği gibi Amerika'nın sadece İran ve İsrail'e vermeye razı olduğu F-15 savaş uçaklarını Çin Halk Cumhuriyetine de vermeye razı olması, ilerici çevrelerce kaygıyla karşılanmıştır.

Ford'un son Pekin'i ziyaretinden sonra ABD-Çin ilişkilerinin bu düzeye geldiği gözlenmektedir.

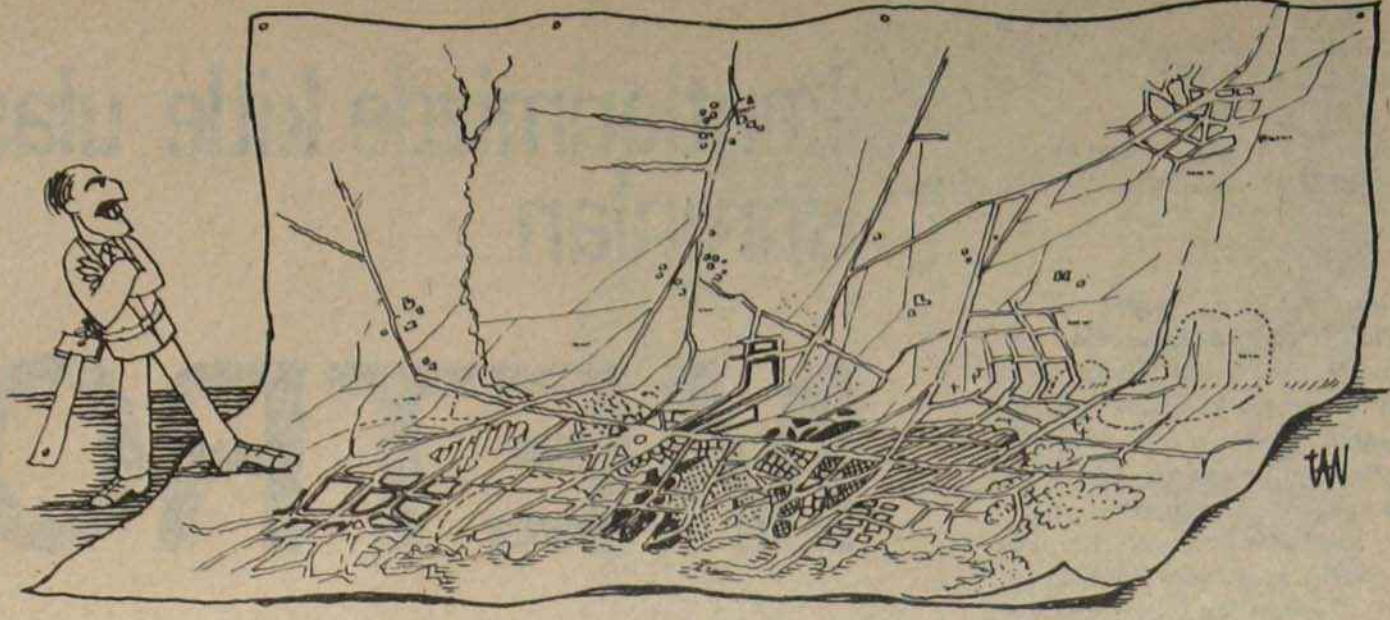
TEKNİK GÜÇ

SAHİBİ İ.M.O.adına
Ertuğrul TIĞLAY

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Adnan ATACAN

TEKNİK SORUMLU
Osman KAPUSUZ

İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI'NIN YAYIN ORGANIDIR.● İSTANBUL ŞUBESİ TARAFINDAN YAYINLANIR.
ADRES : HALASKARGAZİ CAD.35/1 HARBİYE-İSTANBUL. TELEFON: 48 36 42 - 47 96 57
DİZGİ : TEKNİK GÜÇ. BASKI DUR OFSET. TEL: 27 97 53 ABONE BEDELİ YILLIK 150 TL.
ÖĞRENCİLERE 50 TL.BÜTÜN ÜYELERE PARASIZ GÖNDERILIR. ● 15 GÜNDE BİR ÇIKAR ●
İLAN KOŞULLARI : TAM SAYFA : 5000.-, YARIM SAYFA: 2500.-TL'DIR. YAYINLANMA SÜRESİ FİATI DEĞİŞTİRMEKTEDİR. GENİŞ BİLGİ ODADAN ÖĞRENİLEBİLİR. BASILIŞ TARİHİ : 10 OCAK 1976



PLANCILIK MI, HAYALCİLİK Mİ ?

ertuğrul tığlay

Aralık ayı içinde, şubemizce düzenlenen iki açık oturumda, İstanbul'un iki önemli sorunu tartışıldı. Kanalizasyon ve ulaşım sorunları... Ulaşım sorunu ise, kitle ulaşım araçlarının en önemlisi olan metroya ağırlık verilerek ele alındı...

Aydınlarımızın geçtiğimiz dönemlerdeki aceleci değerlendirmelerden, sorunları reçeteler vaz ederek çözme alışkanlıklarından kurtulduğunu görmek gerçekten sevinilmesi gereken bir olay... Bu olguyu her iki açık oturumda da izleme olanağı bulduk. Ancak yeni bir yöntem yanlışının, üstelik eskisinden daha tehlikeli bir yöntem yanılşının "plâncılık" kalkanına sağınarak işlendiğini de görmemezden gelemedik. Bu olguyu "Fantastik plâncılık" diye nitelemek mümkün...

Çağdaş bilgi teorisine göre bilimsel doğru, ulaşılması gereken donmuş bir (İDE) değil, yaşamın her anında değişik boyutlarda kavradığımız, her yeni bilgilenmeyle değişen ve değiştikçe yeniden kavranan bir olgudur. Bu görüşe dayanan bir plânlamada uzun vadeli bir "PROGRAM" ve kısa vadeli "HEDEFLER" yer alabilir. Altı çizilerek tekrar tekrar vurgulanması gereken bir plân anlayışıdır bu... KISA VADELİ HEDEFLER ve UZUN VADELİ PROGRAM ile çağdaş bilimsel bilgi tanımı arasında kopmaz bir bağ bulunmaktadır. Bir örnekleme yaparak konuyu daha açık bir biçimde ortaya koymak mümkün: Bir kentin, örneğin İstanbul'un plânlanmasında HEDEFLERİ ve PROGRAM tanımlıyalım. Yaşanmış dönemlerde derlenen bilgilerin ortaya koyduğu gerçek, kent halkının belli ihtiyaçlarının karşılanamadığıdır. Bunun için gerekli altyapı ve üstyapı sisteminin kuruluşu konusunda gelecek öneriler HEDEFLERİ belirliyecektir. Kentteki ideolojik ve politik yapının DEĞİŞTİRİLMESİ veya GELİŞTİRİLMESİ konusunda ortaya koyularak ilkeler ise PROGRAMI oluşturacaktır. Başarılı bir plânlamada HEDEFLER ile PROGRAM arasında belli bir uyumun olması ise zorunlu olmaktadır.

Kısa vadeli HEDEFLERİN periyodu ne olabilir? 50 yıl sonrası için kanalizasyon-Su-Elektrik ve ulaşım etüdlerinin yapıldığı ve bu etüdlere dayanan projelerin uygulamaya koyulduğu bir kentte yaşıyoruz. Bu dönem içinde ihtiyaçların nasıl bir değişim göstereceği, kent hayatında gelişmeleri belirleyecek yeni dinamiklerin ortaya çıkıp çıkmayacağı bilinmiyor. Buna rağmen 50 yıl sonrası plânlanıyor. Oysa HEDEFLERİ belirliyecek periyod, bu hedeflere yönelmemize yol açan sorunların iç dinamiğine sıkı sıkıya bağlı.. Bu iç dinamiği etkiliyen temel kategorilerin nitelik değiştirmeden kalabileceği dönemler, kısa vadeli hedeflerin periyotlarını belirliyor. İstanbul'un kentleşmesinde başlıca dinamiği oluşturan köyden kente akın olgusu, bu 50 yıl içinde nasıl bir grafik gösterecektir? bilemiyoruz. Oysa 10 yıl sonrası için bu konuda yeteri kadar net tahminler yürütülebilecek durumdayız.

Uzun vadeli PROGRAMI, ekonomik yapıya egemen güçlerin kent üzerindeki politik ve ideolojik tercihleri belirleyecektir. Bu programda "NASIL BİR İSTANBUL" sorusuna verilen cevap, yapılan plânlamanın politik ve ideolojik içeriğini ortaya koyacaktır. Levantenlerin, tanzimat ve mütareke artığı bürokrat bozması tüccarların istediği İstanbul ile banka sermayesi ile bütünleşmiş sanayicinin istediği İstanbul farklı kentlerdir. İşçi sınıfının isteyeceği İstanbul ise çok daha başka bir kent olacaktır.

İstanbul'un kentleşmesi konusunda yapılan 1950-1960 arası politik ve ideolojik tercihlerle 1960-75 arası tercihler arasında gerçekten kalın çizgilerle ayrılmış farklar vardır. Kentteki egemen güçlerin dokusunda meydana gelen değişme yansımasını bu farklı görüşlerde bulmuştur. Son 25 yıl içinde egemen çevrelerin yapısında oluşan bu süreksizlik sanıyoruz ki İstanbul'un kentleşmesine ilişkin çalışmalarda görülen PROGRAMSIZLIĞIN başlıca nedenidir. Ve bugün de 20 sene sonraki İstanbul'dan bahseden plâncılar çıkmaktadır.

Bu bir olgu... Ve engellenmesi olanaksız bir gelişme... Nasıl bir İstanbul sorusuna verilen cevap topluma ağırlığını koyan sınıfların niteliği ile birlikte değişiyor. Çünkü her sınıf, iktidarının sürekli olacağını varsayarak yönetir toplumu. 1950'lere kadar sahnede Lövantenler, tanzimat ve mütareke artığı, bürokrat bozması tüccarlar vardı. 1950-1960 döneminde devlet olanaklarıyla palazlanan işbirlikçi bir burjuvazi iktidarı yaşadık. Şimdi ise bankalarda odaklanan sanayi ve ticaret kesimine genel ölçüde egemen, uluşlararası tekelci sermaye ile bütünleşmiş bir burjuvazi var iktidarda. Kuşkusuz bu burjuvazi de kendi değerlendirmesine uygun bir İstanbul amaçlıyor...

Kanalizasyon açık oturumunda 50 yıldan beri plânlanması yapılan İstanbul Kanalizasyon şebekesinin, arka arkaya değiştirilen 4 projeden, yatırılan milyarlardan sonra böylesine içler acısı bir durumda oluşunun nedeni tüm konuşmacılar tarafından cevaplanamıyan bir soru olarak kalmıştı. Yukarıda belirttiğimiz neden sanıyoruz ki bu sorunun cevabında önemli ipuçları vermektedir.

Burada asıl konumuza, FANTASTİK (hayalci) PLANCILIK konusuna dönebiliriz. Egemen güçleri, bilimsel değerlendirmelerle geliştirilen, kısa vadeli hedefleri ve programı arasında tutarlı bir bağ bulunan bir plânlamayı gerçekleştiremezler. Çünkü sosyal içeriği olan her bilimsel çalışma objektif sonuçlara varmak, zorundadır. Ve bu objektif sonuçlar, egemen güçlerin istemediği tedbirleri içerebilirler. Oysa artistik, özenmelerden kalkınan tek bir insanın subjektif seçmelerinden kaynaklanan bir modeli, (BU MODEL ÇIKARLARINA UYGUN İSE) önermek ve Plânlama çalışmasını kollektif olmayan, iradeci bir uslupla tezgâhlamak daha kolay daha emin bir yoldur. Sorun sadece bu kişiyi bulmaya kalır ki, ülkemizde subjektif spekülasyonlarıyla temayüz etmiş böyle artistik dehalar bulmak fazla zor bir iş değildir. Ve BİR BAY'ın kafası içindeki İstanbul (!) tantanalı bir plânlama mizanseni içinde tezgâha konur.

Ülkemizdeki egemen güçlerin büyük kent politikası büyük, ekonomik çıkarlara göre düzenleniyor. Metro gibi kârlılığı olmayan ve büyük bir sermaye birikimine yol açmıyacak yatırımlar yerine, büyük çıkar guruplarına tatlı kârlar bırakacak toplu konut yatırımlarına göz kırpılıyor. Bu konuyu sürekli vurgulamak zorundayız. Zira günün birinde, kapalı kapılar ardında karar alan artistik dehaların bir oldu bittisiyle karşılaşabiliriz. Uydu kentleri yapmak için yabancı teknoloji ile işbirliğine hazır uyanık sermayemiz tetikte bekliyor. Bunun karşısında tüm yurtseverler çekinmeden şu tavırda direnmelidir:

ÇALIŞANLARIN KENTİNİ, SÖMÜRENLERİN ÜÇ GÜNLÜK İKTİDARINA TESLİM ETMEMEYE KARARLIYIZ.

İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI
İSTANBUL ŞUBESİNİN DÜZENLEDİĞİ
METRO KONULU AÇIK OTURUM
11 ARALIK 1975 GÜNÜ YAPILDI. YAPILAN
KONUŞMALARIN ÖZETİNİ AŞAĞIDA YAYINLIYORUZ.

kentlerimizde kitle ulaşımı sorunları

METRO

İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Başkanı Ertuğrul Tığlay'ın açış konuşmasından sonra ilk sözü İETT Genel Müdürü Saffet Gürtav almış ve Sovyetler Birliği'nin metro konusunda yaptığı etüt üzerinde durmuştur. Gürtav'a göre Sovyetler Birliği'nin yaptığı etüt sonucunda ortaya çıkan şudur: Metro, Ayazağa köyünden başlayarak, Mecidiyeköy oradan Şişli, Taksim Galatasaray, Karaköy Eminönü, Babıali caddesine gelecek, oradan da Divanyolu, Beyazıt, Beyazıt'tan Millet ve Ordu caddesini takiben Topkapı dışında çevre yoluyla birleşecektir. İkinci bir hat olarak da Sultanahmet, Beyazıt, Edirnekapı ve Gaziosmanpaşa hattı var. Gürtav'a göre I. hattın özellikleri şunlar:

Hattın maliyeti	:1.5 milyar
Hattın boyu	:17 km.
Kullanacağı elektrik	:750 voltluk düz akım
17 km'de gerekli enerji	:17 bin kilovat güç
Redrasör merkezi	:2 adet
Ray açıklığı	:250
Hızı	:saatte 80 km (azami)
Dönüş yarıçapı	:256-472 m.arasında otomotik kontrollü ve senkronize ayarlı
Dizi sayısı	:11
Ticari hızı	:30 km.
Yolcu sayısı	:800-1000 kişi (bir katarda)
Yolcu kapasitesi	:150 milyon (yıllık)
İstasyon sayısı	:14
Vagon adedi	:160
İnşaat Müddeti	:5 yıl

Gürtav, bundan sonra 1973 yılında yapılan girişim konusunda bilgi vermiş, hükümetin Bakanlıklar arası Koordinasyon Kurulun'da Ankara ve İstanbul'da metronun yapılmasına uygun bulduğunu ve alınan Bakanlar Kurulu kararında bunun üç şarta bağlandığını belirtmiştir. Bu üç şart konusunda da Gürtav şunları söylemiştir:

"Bakanlar kurulu kararındaki üç şartı, ulaşım etüdünde metronun bir sistem olarak gerekli olup olmadığının belirtilmiş bulunmasıdır. Ulaşım etüdü Nazım Plân Bürosu tarafından yaptırılmaktadır. Henüz bitmiş veya onaylanmış durumda değildir. Bu durumda kati bir ihtiyaç olup olmadığı sonucuna varılmamıştır. 2. şart bunun iç finansmanın sağlanması, 3. şart ise yeterli elektrik olup olmayacağının garanti edilmesidir. 2. şart olan finansman mevzuunda biz 1956'dan beri bir tez ileri süreriz bunun çözüm yolunun bu olduğu kanaatıyla. Deriz ki bugün İstanbul'da köprüden geçenler de, geçmeyenler de bir köprü resmi ödemektedir. Siz Kadıköy'den Pendik'e giderken bir köprü resmi ödersiniz. Bilet bedelinin içinde bu vardır. %23'ü hükümete ödenen vergi ve resimdir. Bunun içerisinde bir kuruş köprü bakım ücretidir. Bunun eşi olarak bir metro resmi ihdas edilmesini, teklif ederiz."

Gürtav, örneğin İstanbul'da elektriğe 1 kuruş ilâve edildiği takdirde 27 milyon gelir sağlanacağını imar için başvurulduğunda 5 lira alınmak suretiyle halka yük olmayacak bir biçimde 80-90 milyon lira temin edileceğini belirtmiş, metroya özel bir gaz türbo jeneratörünün de kurulmasıyla cereyanın emniyet altına alınabileceğini öne sürmüştür. Metronun yapılıp yapılmaması yolundaki tartışmalara da değinen Gürtav, bu konudaki görüşleri ni ise şöyle özetlemiştir.

"Bazı görüşlere göre bugün metroyu yapmaya gerek yoktur. Yalnız yolların kaplamasının düzeltilmesi, yol şeritlerinin tam vaziyette çalışır hale getirilmesi, bunun yanısıra çizgilerin çizilmesi, işaretlerin konması, lâmbaların konması ve bir miktar trafik polisi koymak suretiyle epeyce bir zaman için bu işe bir çözüm getirilebilecektir ve getirilebilir. Biz yolcu taşıyan bir kuruluş olarak, buna karşıyız. Metro mutlaka yapılması lâzım gelen bir sistemdir ama, son bir çözüm sistemi değildir. Sonra, metro mutlaka bir yer altı tesisi değildir, yer üstünde de yapılabilir. Bugünkü yoğun yerleşim merkezlerinden geçecek olan metronunun yer altında yapılması gerekir. Çünkü İstanbul, hiç bir yolu uzunca bir zaman için iptal edilir ve başka bir yoldan yararlanılır yol sistemine sahip değildir.

VEDAT DALOKAY

Oturumu yöneten Ertuğrul Tığlay, Gürtav'dan sonra, Şehirsel planlama içinde metronun yeri konusunda Ankara Belediye Başkanı Vedat Dalokay'a söz vermiştir.

Vedat Dalokay, konuşmasına Ankara metrosu için bugüne kadar yapılan çalışmalara değinerek başlamıştır. Ankara metrosunu ele alan bir Fransız firmasının, projeyi 33 milyona yapacağını, hattın Konservatuardan 5 Evlere, Dışkapı'dan Millet Meclisi önüne almak üzere 10.5 km. olacağını belirten Dalokay, Fransızların bu önerileri sırasında Sovyetler Birliği'nin de 7 milyonluk bir teklif getirdiklerini söylemiştir. Metro konusunda esaslı bir planlama getirmediği için, Fransızların projesini göreve geldiği zaman yürürlükten kaldıran Dalokay, bu sırada karşılaştığı güçlükleri de anlatmış, metronun teknik incelemesini bir kenara bırakarak, metroya politik, ekonomik, kentsel ve sosyal bir yaklaşım da bulunmak istediğini belirtmiştir.

Bu arada Moskova Belediyesinin metro konusundaki önerisine de değinen Dalokay, şöyle konuşmuştur:

"Moskova Belediyesi metro yapmayı teklif etti, aslında mayıs ayında teklif etmişlerdi. Biz oraya gelince cevabımızı veririz demiştik. Bu arada Bakü metrosunu gezdik. Ve teklifimizi sunduk. Koşullarımız şunlardı: Metro Türk Milli metrosu olacaktır. Yani teknik bilgi ve yapamayacağımız araçları alacağız. Bunlar da köstebek makineleri ve elektronik cihazlar. Uzmanlarınız bizim uzmanlarla ortak yürütecek:k. Siz buradaki çalışmada bizden eleman alacaksınız ve Bakü metrosunda olduğu gibi 10 km'den sonra biz Türk teknisyeni ve işçileriyle yapmaya çalışacağız. Ve böylece Türkiye'de metro yapmak icap ederse, biz kendimiz yapabilecek duruma geleceğiz. Sonuçta bizim Moskova Belediyesine yaptığımız önerilere Moskova Belediyesi genellikle evet dedi. Hükümetinize önerilerimizi götürünüz ve ilk ciddi mektubu bize gönderiniz dediler. Fakat geldiğimden beri sayın Başbakandan randevu alamıyorum."

Türkiye'de metronun sosyal içeriği üzerinde de duran Dalokay, bu konuda şunları söylemiştir.

"Sovyetlerin metrosunu ve Paris metrosunu gördüm. Sovyet metrosu muhteşem bir yapıya sahip heykellerle, avizelerle süslü. Paris metrosu öğrencilere ve işçi sınıfına hizmet eder. Paris'te hiç bir varlıklı kişi metroya inmez. Bu nedenle Paris'te trafik tıkanıklığı var. Sovyetlerde metroyu herkes kullanıyor. İşçilerin, emekçilerin iktidarı, metroyu kendilerine layık olduğu gibi yapmışlar. Bizim Türkiye'de metronun sosyal içeriği ne olacaktır? Öyle görülüyor ki, İstanbul'da örneğin milli gelirin yüzde 40'ını alan yüzde 2 sosyal tabakanın metrosu olmayacaktır. her halde. Ama bu metro, Paris metrosu gibi de olmayacaktır. BU NEDENLE BİR KERE METRONUN HANGİ SINIFLARA HİZMET EDECEĞİNİ BİLMEK LAZIMDIR. Bunun kararının bir politik - sosyal tercih olarak verilmesi ilk koşuldur. Ve onun nerelere gideceğinin de çok ciddi bir şekilde verilmesi lâzım geliyor. Moskova'da gördüğüm bir izlenimimi anlatayım: Trafik derdi yok. Gün geçtikçe yolcu sayısı da azalıyor. Çalışanlar, çalışma yerlerinin etrafına yerleşiyorlar ve böylece fabrikalarına yürüyerek gidiyorlar. Böylece hava kirlenmesi sorununu da kökten halletmiş oluyorlar."

Dalokay, konuşmasında daha sonra, "metronun rantablitesi nedir" sorusuna cevap arayacağını belirterek, Bakü gezisi sırasındaki bir anısını anlatmıştır:

"Bakü Belediye Başkanına safça bir soru yönelttik. Dedik ki, Sayın Başkan bu kadar para yatırıyorsunuz. 1 km 13-15 milyon rubleye çıkıyor. Aşağı yukarı 1 kilometresi 300 milyon lira civarında. Rantabl mı dedim. Bana cevabı şu oldu: Bizim çalışanlar,« emekçi lâfını kullanmıyorlar» Artık Sovyetlerde kaba emekle üretilen pek çok şey yok Düşünün ki işlerine bir saat ve hiç beklemeden gitmelerini, hiç beklemeden dönmelerini, yani 2 saat kazanmalarını ve 2 saat istirahat etmelerini neyle ölçeceksiniz? Siz bunun rantablitesini nasıl hesaplayacaksınız? Yani Toplumun dinlenmesi eğlenmesi için kendine daha çok zaman ayırması açısından metronun rantablitesi nasıl ölçülecek? Hiç arsa kamulaştırmıyorsunuz. Mevcut kenti rahatsız etmeden yer altından giderek metro yapımını gerçekleştiriyorsunuz. Düşünün ki, otobüs alsak 10 yıl, metro alsak 100 yıl rantablitesini nasıl hesaplıyacaksınız. Bu nedenle metronun rantablitesini hesaplamak gerçekten zor ve karışık bir iş "

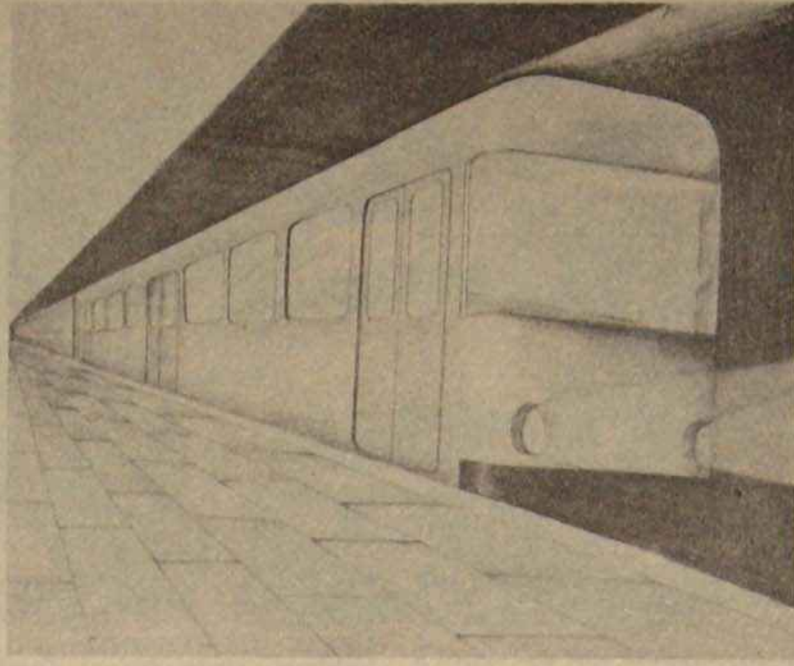
Dalokay, sözü İstanbul'un ulaşım sorununa getirerek konuşmasını şöyle bitirmiştir:

"İstanbul'un ulaşım sorunu ne zaman çözülür Yarın bile çözülse geçtir. Çünkü, çıkın dışarıya, otobüs kuyruklarında bekleyen halkı görünce yarın bile geç. O yüzden sanırım ki metronun fizibilitesini tartışmak gereksiz."

TURGUT CANSEVER

Üçüncü konuşmacı olarak Turgut Cansever söz almıştır. Cansever 19. yüzyıldan bu yana, dünyada ve ülkemizde kentsel gelişime kısaca bir göz attıktan sonra, kitle taşıma sistemleri üzerinde durmuş ve özetle şöyle konuşmuştur:

"Ülke servetinin çok büyük bir kısmını üzerinde toplamış olan İstanbul metropolünün çeşitli sektörlere tahsis edeceği yatırımlar sınırlıdır. Ulaşım sektörüne ayrılacak pay, konut sektörüne ayrılacak pay ve diğer sektörlere ayrılacak paylar sınırlıdır. Bu sektörlerin üzerlerinde ayrılacak payları arttırıcı bir karar, meselâ ulaşım sektörlerini arttırıcı bir karar, konut sektöründe kısıntı yaratacaktır. Bunun da anlamı, bugünkü gecekondulaşmanın daha büyük sefalet gecekondulaşması haline dönüşmesine neden olacaktır. Dolayısıyla şehrin belirli yörelerinde gereksiz atıl kapasitelere ve gereksiz pahalı şehirleşme biçimlerine veya hut kıymet artışlarının istihlâke dönüşmesine sebep olacaktır. Bu stratejileri uygulamayı teklif edenler Anadolu'nun fakir halk kitlelerinin tasarruflarını İstanbul'a aktarmak teklifini getirmektedirler. Buna da kimse hak sahibi değildir. Dolayısıyle met-



ro, özel araba sahipliği aleyhine tesis edebilmek mecburiyetindedir. Hem kitle taşımacılığını özel vasıta taşımacılığına öncelik vererek uygulamak mecburiyetindeyiz, hemde bu uygulamayı şehrin pahalı gelişmesine aykırı olacak yönlerde yaptırmamak mecburiyetindeyiz. Şehrin ucuz gelişmesini sağlayacak sistemi kurmak mecburiyetindeyiz."

Cansever, İstanbul metrosuna da değinerek konuşmasını şöyle sürdürmüştür:

"İstanbul metrosunun, yeni şehir merkezleri gelişmesi, yeni liman sanayi ilişkilerinin oluşturulması, eski şehrin yeni şehir ilişkisinin düzenlenmesi, şehrin doğru yörelere yöneltilmesinin temini ve bilhassa düşük gelir gruplarının taşıma sorunlarına cevap teşkil etmesi gibi ana hedefleri olacaktır. Bu hedeflerde bir taşıyıcı temel zemin mevcuttur. O temel zemin de şehir ve metropolde hareketliliğin hangi ölçüde arttırılması, veya hangi seviyede tutulması sorunudur. Sorun gelişen şehrin kitle taşıma sistemi sorunudur. Ve bunun gelişme projesi içerisinde tahakkuk ettirilmesi zorunludur. Bu son noktaya bilhassa işaret etmek istiyorum Gelişme içerisinde hadiyesi değerlendirmeye teşebbüs edersek, sorun öncelikle yalnız sosyal yahut ekonomik konteks açısından değil, aynı zamanda gelişmenin istenilen biçimde oluşturabilmesi açısından da önem kazanır. Konu program sorunu haline dönüştü. O zaman teşekkül etmiş bir yöreyi siz, bir atıl kapasiteyle daha büyük bir gelişmeye açarsanız, yeni geliştireceğiniz yörelerle önceden gelişmiş yöre arasında gelişmiş yörenin lehine rekabeti desteklemiş olursunuz. Bunun anlamı şehrin yeni yörelerinin alt yapı bakımından daha fakir kalması o yörelerin gelişmesinin zorlaştırılması demektir. Merkezi şehir alanının kitle taşımacılığı açısından önceliği olmayacağı ortaya çıkar. Sonuç olarak İstanbul'da şehir kitle taşımacılığının şehirler arası ve metropol taşıma sistemiyle entepre edilerek ele alınması mecburidir, bilimsel bir zorunluluktur. Bu görevin geciktirilecek hiç bir yanı yoktur. Kuzey-güney güzergâhında metro ne kadar meseleli bir karar ise metropol içerisinde entepre edilmiş bir sistemin vücuda getirilmesi zarureti de o derece acil bir ihtiyaçtır."

Daha sonra İstanbul Nazım Plân Bürosu'nun çalışmaları üzerinde açıklamalarda bulundu Cansever konuşmasının sonunda şunları söylemiştir:

"Kitle taşımacılığının hangi programa göre, hangi önceliklerle başlatılacağı belirlenmiştir. Ancak bunun iki çalışma gereği vardır. Bir tanesi ulaşım modlarının belirlenmesi, nerede modern tramvay, nerede toprak altından geçen metro, nerede satıh üstü taşımacılığı. Bunların hangisi ne zaman sorunu İstanbul Nazım Plan Bürosu programının ikinci safha çalışmasında aydınlanacak sorunlardır. Bu çalışmanın iki programı hükümete sunulmuştur. Bu programlardan bir tanesi meselenin bir bölümünü bir yılda bitirmeyi hedefliyordu. İkincisi 2.5 yılda bitirmeyi. Programın bir yılda bitirilmesi için büronun teknik kapasitesinin bir seviyeye getirilmesi icab ediyordu. Yani yapılacak iş için yeteri sayıda yerli ve yabancı uzman, tecrübeli uzman tahsisi gerekmektedir. Biz bunun kısa zamanda halledilmesini sağlayacağız. Fakat ne karar verildiğini şu anda söylemek imkânına sahip değilim

İkinci konu şu: Güzergâh bilindikten sonra, yahut ülkeler taşıma koridorları ve modlar bilindikten sonra yapılacak teknik çalışmaları buna ilâve zamanlar gerektirecektir. Bu zamanın ne ölçüde azaltılabileceğinin düşünülmesi sorunu vardır. Yani bir takım teknik çalışmalar elde bulunan genel verilerden hareket edilerek şimdiden başlatılabilir.

Bugün temel ilke ortaya çıkmıştır. Bir tanesi Türkiye, İstanbul dahil şehirleşmesini ucuza mal etmek mecburiyetindedir. İkincisi ülkeden kaynak aktarmadan İstanbul'da şehirleşmeyi başarmak mecburiyeti vardır. İstanbul bunu kendi başına başaracak imkâna sahiptir. Engeller ortadan kaldırılmak şartıyla. Üçüncüsü bu iki hedefe ulaşabilmek için hızlı karar alacak sistemlerin yaratılması mecburiyeti vardır."

ERHAN KARAESMER

Diğer kitle taşıma araçlarıyla metronun mukayese edilerek incelenmesi gerektiğini öne sürerek konuşmasına başlayan Erhan Karaesmer de metronun kısaca bir tarihsel gelişimini yapmış ve "metronun 1910'lara kadar bir moda olarak devam ettiğini, 1910'lardan 1960'a kadar metronun terk edildiğini, günümüzde ise metronun yine dünyanın bir çok şehrinde ön plana geçerek bir kitle ulaşım aracı biçimine dönüştüğünü" belirtmiştir. Karaesmer özetle şöyle konuşmuştur:

"7 milyonluk İstanbul için bir takım başka denemelerin sonucunda ancak metro düşünülebilir gibi gerçekten kuşku dolu bir tavır içindeyiz. Tabii yapalım yahut yapmayalım kararı son derece önemli bir karardır. Bu öyle bir sistem ki, küçük miktarı hiç bir işe yaramıyor, çok uzun mesafe de pahalıya mal oluyor. Metronun 2 km'sinin 3 km'sinin bir işe yaraması söz konusu değil. 4 milyon nüfuslu bir şehirde, dünyadaki istatistiklere baktığımızda metro şebekesinin 20-30 km olması gerekiyor.

1973'ten bu yana dünyada görülen fiyat artışlarının yapı sektörüne yansıması göz önüne alınırsa, metronun özel bir inşaat tipi oluşu Türkiye de bizim ucuz olarak nitelendirmemize rağmen dünya piyasasının yüzde 10 altındadır. Türkiye'de bir metro yapmak, burda bir metro yapmak ucuz diye dünya fiyatlarının yüzde 25, yüzde 30 altında kalması anlamına gelmiyor. Burdan şuna geleceğim. 1975 uygulamalarına göz attığımız zaman fiyatların ne olabileceğini sunmak isterim. Kilometresi (içinde herşey dahil) 280 milyon liradan daha ucuza çıkması zor görünüyor. Robins Machine ile yapıldığında bunun 350 ilâ 400 milyon lirayı bulması ihtimali vardır 1976 için. Evet, bugünkü görünüşüyle pahalı, ancak 7 milyonluk İstanbul'un genel kitle ulaşım şebekesi içinde bir metro parçasının bulunmayacağının tasarlanması benim mühendislik sezgilerime ters geliyor. Bir de o zamanki fiyatını hesaplayalım. 20 sene sonranın birim fiyatlar yok. 1985'e kadar giden istatistiklere göre, bunun 2.5 katına çıkacağını beklemek lâzım. Dolayısıyla bugün bir kaynak aktarma problemi söz konusuysa 1985'lerde bu kaynağın çok daha büyük bir miktarını aktarmak söz konusu. Gerçi şunu da söyleyebiliriz: 1985'te Türkiye bütçesi de, genel toplam milli gelir de büyümüş olacak. Fakat eninde sonunda bir kaynak aktarma problemi ile karşı karşıya geleceğiz."

Karaesmer, sözü yıllardan beri kamuoyunda metro üzerinde yapılan tartışmalara getirmiş ve konuşmasının son bölümünde özetle şunları söylemiştir.

"Sonuş itibariyle dünyadaki örnekler gösterdi ki, mali etüd söz konusu değil. Şartlar, sosyal baskı, istek bir biçimde formüle oluyor ve bunun yapılması gerikiyor. Aslında gayet soyut ve filozofi geniş kapsamlı olanlara karşı bu kadar basit ve kesin bir şeyle çıkmak da belki doğru değil. Fakat dünyanın öğretisi bu bize. Bir örnek yok ki Türkiye deki kadar üzerinde tartışma yapılsın. Hele hele bu tartışmalar gazete seviyesini aşmasın ve de gazete seviyesini aşmış tek etüt de kimsenin dikkatine sunulmasın. Onun ötesinde bir tane döküman var. O da Nazım Plan Bürosu'nun ürettiği dökümanlar dizisidir. Bunun mümkün olduğu kadar fazla insan tarafından bilinip üzerinde tartışma açılması gerekirken, adeta mümkün olduğu kadar az insan tarafından bilinip tartışma açılması için neredeyse üzerinde bir itina gösterildiğini gösteren belirtiler var.

Bu arada şunu belirtmek isterim. Ankara metro projesi talihsiz bir projedir. Sayın Dalokay bunu dile getirdi. Fakat bu talihsizliklere rağmen, onun kılıfının bir Türk teknisyeni tarafından geliştirilmiş bir takım orjinaller söz konusu olduğu gibi, bunların uygulaması da kısa zamana sığdırılmış olmasına rağmen bir hayli başarıyla yapılmıştır. Daha geniş zaman süresinde bu kılıfın içinde Türk mühendislerin hiç bir güçlük çekmeyeceğini yetkiyle ifade edebilirim. İnşaatıyla ilgili kuşkum vardı. Demek ki derin kazı inşaatını da bizim teknolojimiz dışarıdan kaçınılmaz bir-iki ekipmanı getirtmek şartıyla halledebiliyor ise bir kere o safhaya gelindiği zaman bir kuşkumuz yok."

ERGÜN TOĞROL

Oturumun son konuşmacısı Prof. Ergün Toğrol da metronun teknik kısmı konusunda bilgi vereceğini belirterek sözlerine başlamış, "metro denilince aklımıza neler geliyor?" diye sorduktan sonra konuşmasını şöyle sürdürmüştür:

"İstanbul oluşum itibarıyla üç ayrı jeolojik yapıya sahiptir. Bu yapılardan bir tanesi killi, kumlu bir genç oluşumdur. Bir kısmı da gravak dediğimiz sert olduğu zaman sert, fakat ayrışmış olduğu zaman da oldukça tehlikeli bir oluşum. Üçüncüsü Haliç'in çevresindeki çamurlar. Şimdi bu şartlar altında muhtemel bir metronun geçirilebileceği yerler nereleri olabilir? Bunu düşünmeye çalışalım. Konuşmalardan aldığım izlenime göre, metronun güzergahına itiraz var. Yani bundan evvel yaptı-



rılmış olan projeler, bundan evvelki düşünceler itirazla karşılanıyor. Metronun güzergâhı üzerinde henüz kesin bir direktif yok. Bugüne kadar yapılmış güzergahları özetleyecek olursak, temel felsefeleri, kalabalık bölgelerden geçecek ve kalabalık bölgelerdeki insan trafiğini hafifletecek bir kitle taşıma aracı olarak düşünülmeleridir. Metro denildiği zaman bunun hepsinin yer altında olması gerekmiyor. Bazı metrolarda yer üstündeki kısım bir hayli uzun oluyor. Bu bakımdan İstanbul'da ekonomik olan çözümlere gitmek için biz, metronun, kısmen yer altında kısmen de yer üstünde olmasını ve mümkün olduğu kadar daha fazla yer üstünde olmasını isteyeceğiz. Çünkü yer altında inşaat bir hayli güç yer altında metro, ya açık kazı dediğimiz zemin yüzüne oldukça yakın ve yukardan kazmak suretiyle yapılabilir yahut derin kazı dediğimiz derinden kazmak suretiyle yapılabilir. Açık kazı yapmak İstanbul'da özellikle kalabalık yerlerde çok güç. Çünkü bir kere temel sistemlerinin yeterli olmaması dolayısıyla civardaki binaları yahut elektrik, havagazı, su gibi şehir şebekelerini hareket ettirmek, onları koparmak, çalışamaz hale getirmek tehlikesi var. Bunun yanında, örneğin açık kazıdan çıkarılacak toprağın atılması yahut açık kazının hangi yollardan geçirilecekse o yollara bir takım servis yolları düşünülmesi gerekiyor. Bütün bunlar çok ayrıntılı bir mesele oluyor. Buna karşılık derin kazının da pahalılığı ve yavaşlığı bir sakınca olabilir. Bir nokta daha var. İstanbul'un özelliği olarak Haliç'in geçilmesi. Bunun için belki en zor iş, 60 metre kalınlığında bir çamur tabakasının içerisinde kolay kolay bir tünel yapmak söz konusu olamaz. Derine inerseniz ne olduğu belli değil. Muhakkak bir köprü ile geçecek. O zaman bu tünel haline geliyorsa Karaköy'de, Eminönü'nde, bir yerde meydana çıkacak. Bu yer nasıl olacak. Bunu düşünmek lâzım. Bunun içinde bugünkü etütler nihayet kabaca bazı problemler ortaya koymakla beraber, benim kanımca yeterli değil. Bazı hallerde genel istikamet konulduktan sonra etüt-proje safhasına bırakılıyor. O da düşünülebilir. Belki de kısmen köprü usulü ile Eminönü Karaköy'den geçmek lâzım. O da bir çözüm olabilir. Esas anlatmak istediğim bir husus var. Türkiye-de mevcut teknoloji ile her şart altında söylediğim muhtelif çözümlerin her birini yapabilecek durumdayız. Bu bakımdan bir proje yapılacaksa o zaman bizim bu teknolojiye sahip olduğumuz unutulmamalı. Bunun dışında diğer konularda, belki üst yapı ve işletme konularında henüz yeterli olanağımız yok. O da her an doğabilir."

Konuşmasının son bölümünde Odaları, Belediyeyi ve Üniversiteleri metro projesinin hazırlanmasında esas olacak verileri toplamaya çağıran Toğrol sözlerini bitirirken şunları söylemiştir:

"Bizim koşullarımızda çalışan ülkelerde fizibilite raporlarının dayanakları çoğunlukla olmadığı gibi varılan sonucun da değeri o ölçüde kısıtlı. Şunu demek istiyorum: Örneğin trafik sayımları yeterli değil. Bunun gibi diğer bütün veriler, yanı fizibilite raporunu ortaya çıkarmada esas alınacak dayanaklar çok az, hatta bazen yok. Bu bakımdan ortaya çıkarılacak olan rapor bir yerde fazla bir şey ifade etmiyor. Ben şunu önermek istiyorum: Gerek Odaların, gerek belediyenin, gerek diğer kuruluşların ve bu arada Üniversitelerin bir metro projesinin hazırlanmasında esas olacak verileri toplamakta yardımcı olmaları, bunun için birtakım çabalar göstermeleri uygun olacaktır."

ATİLLA ALPÖGE

Bu arada Ertuğrul Tığlay, oturuma çağrıldığı halde katılamayan Atillâ Alpöge'nin bir mektubunu okumuştur. Alpöge, oturumda okunmasını istediği yazısında özetle şu görüşlere yer vermiştir.

"Konuyu genellikle metro mu, değil mi, metroya evet mi, hayır mı? gibilerden koyuyoruz ortaya. Bu yaklaşım ulaşımcılığın orta çağlarından kalma bir yaklaşım. Günümüzde toplu taşıma araçlarının ve sistemlerinin arasındaki farkın azaldığını görüyoruz. Oysa hâlâ tramvayı 1950'lerin İstanbul undan hatırladığımız kadarıyla, metroyu Paris'te, Londra'da, New York'ta gördüğümüz kadarıyla düşünüyoruz. Tramvayın ardını, tramvay etiketinden kurtulduğu ve yerine hafif demiryolu aracı denildiği, metro ile tramvayın birbirine yaklaştığı, özel otobüs hız yollarının gerçekleştirildiği, otobüs katarlarının düşünüldüğü günümüzde, toplu taşıma teknolojisinin yepyeni bir gelişme, hatta patlama yaşadığı günümüzde, metro konusunu daha geniş bir perspektife oturtmak zorundayız. İstanbulun kitleleri hızlı ve rahat bir biçimde taşıyacak bir ulaşım sistemine ihtiyacı vardır. Bu sistemin metro ya da benzeri bir teknolojiye dayalı bir iskelete, otobüs, tramvay, küçük otobüs hatlarına ihtiyacı vardır. Bu sistemin bir gün bile gecikmeden plânlanmasına, düşünülmesine ve uygulanmasına geçilmesine ihtiyaç vardır. Bu ihtiyacın ivediliği, bu ihtiyacın hızla artan otomobil sahipliliği karşısında vazgeçilmezliğini hissediyorsak, omur iliğimizde hissedip ürpermiyorsak, birer teknorat, birer bürokrat, birer yönetici olarak düşünelim, bilimsel araştırma yapalım, etüt edelim. Konuşup tartışalım, model geliştirelim. Üç yıl daha çalışma yapmanın psikolojisinin rahat ve vurdum duymaz tutukluluğundan sıyrılamıyorsak, bilmeliyiz ki tarih bütün ağırlığıyla hepimizi ezer. Silkeler ve geçer. Çünkü İstanbul ve İstanbul'un olguları kendimizi tatmin için kendimize seçtiğimiz bir oyun alanı değildir. Özetlemek için tekrar ediyorum: Konunun hızla, ivedilikle politize edilmesi gerekmektedir. Kamuoyu İstanbul'da ihtiyacı olan hızlı, rahat ve akıcı bir toplu ulaşım şebekesinle niçin ne zaman, nasıl sahip olacağının, nasıl olmayacağının, olacaksa nedenin hesabını her birimizden sormalı, sorabilmelidir. Bu çalışma ortamı, bu plânlama ve karar verme mekanizmesi oluşturulmadan tartışmalar yapmanın faydalı olacağına inanmıyorum. Öyle sanıyorum ki artık yapabileceğimiz tek şay kamuoyuna yardıma çağırmaktır. Kamuoyunun sağduyusuna kapılarımızı açmaktır."

ERTUĞRUL TIĞLAY

Oturumu yöneten Ertuğrul Tığlay da yatırımlar üzerinde durmuş ve yapılan konuşmaları toparladıktan sonra, kendi görüşlerini belirtmiştir. Tığlay şöyle konuşmuştur:

"Türkiye'de şu anda, petrol zammından sonraki fiyatlarla ölçüldüğü takdirde çok astronomik değerlere ulaşan bir takım projeler, örneğin aşağı Fırat projesi gibi hiç bir zaman kamuoyunda tartışmaya gerek duyulmadan kararlaştırılabilmiştir. Türkiye'de öyle projeler vardır ki, bir bakanlığın üç-dört uzmanının kendi adlarına konuşma olan öteye geçmeyen bir politik karar mekanizmasıyla kararlaştırılır ve ancak zamanı gelince, finansman kaynakları olunca da rahat rahat uygulanır. Size çok basit bir şey anlatacağım: Aşağı Fırat projesinde üç tane baraj yapımı plânlamıştır. Bunların birinde özel olarak yanlış yer seçilmiştir. Bunun fizibilitesini bir firma yapmış. Bu firma bir Fransız firmasının paravan temsilcisiymiş. Olay incelendikten sonra ve sırf yeri yanlış seçildiği için sulama yapılmıyor. Normal pompajla sulama yapılacak ve oradan elde edilen elektrik enerjisinin büyük bir kısmı pompaja gidecek, işletme esnasında burda da milyarlarca liralık kaybımız olacak. Bu meselenin üstüne hiç kimse eğilmemiş ve alınmış bu karar uygulanıyor. Şimdi bu konuda iktidarlar niçin aceleci değildir? İdare niçin yanlış davranır. Metro meselesinde neden herşey bir karınca hızıyla yavaşca gider. Bu soruyu cevaplamak zorundayız. Çok açık bir şey, bu yapımdan sokaktaki insan, çalışan insan, belli büyük çıkar çevreleri içinde yeri olmayan insan yararlanacaktır. İstanbul ulaşım sorunun çözülmesinde İstanbul nüfusunun yüzde 1, yüzde 2'sini teşkil eden insanların büyük çıkarı yoktur. İstanbul Ulaşım sorununun çözülmesinde sabah saat 8'de yollara dökülen emekçilere faydası vardır. Bu açıdan bakıldığı zaman Türkiye-de iktidarın kimlerin elinde olduğu, Türkiye'de bu kararlarda politik tercihin kimler tarafından yapıldığı ortaya çıkmaktadır. İstanbul'da bugün 4 milyon insan yaşamaktadır. Bunun 3.5 milyonu büyük merkez dediğimiz sahada yaşamaktadır. Bu 3.5 milyon insanın asgari 2.5 milyonu emekçi, çalışan, işçi diyebileceğimiz kesimdendir. Oysa İstanbul'da şu anda 50-60 bin kişidir şu anda rahatlıkla belli bir yere ulaşıma imkanına sahip olanlar. Ve bunun üstüne bir rezalet daha eklenmiştir. Bu da çeşitli sosyal yönelişleri gayet akıllıca planlayarak Türkiye-de montaj fabrikalarının otomobillerini dar gelirli insanlarımıza satmak. Bu genel akış içinde de, insanlarımız bir araba alınca sabah evinden işine rahat gidebileceklerini sanmaktadırlar. Bu konuda da kamuoyu hiçbir şeyi tartışmamıştır. Egemenler kendileri için almış oldukları kararlarda meselenin sosyal mahiyetini hiç düşünmüyorlar. İstanbul'da yaşayan insanlar gerçekten vaktinde işlerine gitmek istemektedirler. Problem budur. Ve bu meseleyi arzetmede sanıyorum yarar var. Şüphesiz büyük paradır. Fakir halkın Ödediği vergilerle ödenecektir. Gene bizim sırtımızdan çıkacaktır. Ama en fazla bizim yararlanacağımız bir yatırım olacaktır. Bu yüzden bu yatırıma sahip çıkmak zorundayız. Metro ve diğer kitle ulaşım araçlarının yatırımında bütün iktidarlar zorlanmak zorundadır. Onları zorlamak zorundayız. Bunun en iyi şekilde nasıl yapılacağı meselesi ayrı bir meseledir. Bunun yapılması meselesi önemlidir. Bu kararı aldırmak zorundayız. Firmaların vurgun vurmaması için gerekli şartlar başka toplumsal düzenlerde, başka politik tercihlerle yapılır, o politik tercihleri yapabilecek iktidarları da eğer bilinçlenirse bizim insanımız iktidara getirir. Ama şu anda mevcut iktidarları yatırımları yapmaya zorlamak da hepimizin görevi oluyor sanıyorum."

TÜRKİYE'DE KİRA SORUNU

Adnan ATACAN

Türkiye sorunlarının bir parçası olan kira ve ücret ilişkilerinin ters orantılı değişimler göstermesi pratikte önemli bir sorun olarak karşımıza çıkıyor. Konut sorununu kira ve ücret açısından incelediğimizde, temel kaynağın emperyalizm olğusunun yarattığı çarpık kapitalist gelişme olduğu açıkça ortada. Bu gerçeklerin ışığı altında kira ve ücret ilişkileri bakımından gerçek durum şöyledir.

Türkiye'de 1955 yılında kiracı sayısı 567250 iken, 1965 yılında 878228'e çıkarak %54.82 oranında bir artış göstermiştir. 1960 yılında kiracıların oranı %42 iken, Istanbul'da %61.4 Ankara'da %62.4 idi. Bu oran 1965 yılında %45.8'i bulmuştur. Ortalama kiralar 1965 yılında 12058 lirayken, 1970 yılında 175.98 ve 1972 yılında 223.88 liraya yükselmiştir. 1965 yılında bir odada oturup da 100 TL ya kadar kira ödeyenlerin oranı %81.83 iken 700 ve daha fazla kira ödeyenlerin oranı %17.49 olmuştur. Bunun yanısıra 1955-165 yılları arasında kira artış hızı Ankara, Istanbul, İzmir ve Adana'da sırasıyla %248, %255, %278 ve %240 oranlarındadır.

kalmaktadır. Her şeyin sermayenin güçlenmesi için açıkça seferber edilmesi, fiyatların büyük artışlar göstermesi yanında, gerçek işçi ücretleri 1971 yılında %5,1, 1972 yılında %1,4 ve 1973 yılında %3,9 oranlarında azalmıştır. Yerleşme yerlerini nüfus gruplarına göre incelediğimizde üç büyük kent bir yana bırakılınca 15.000-50.000 nüfuslu yerlerde yıllık hane geliri 11.482TL, 50.000 den fazla nüfuslu yerlerde 10.700 TL dir.

Görülüyor ki enflasyon ya da fiyatların artması küçük bir sömürücü azınlığın yararına gelişim göstermektedir. Buna karşılık tüm çalışanların satın alma güçlerinin azalması çok insanı mülkiyetsizleştirerek kiracı saflarına katmaktadır.

Konut kiralarını etkileyen diğer bir faktör de nüfus artış hızıdır. 1965-1970 yılları arasında yurt dışındaki işçiler de gözönüne tutulursa, nüfus artışı %2.73 olmuştur. 1973 yılında Türkiye nüfusu DPT kabulune göre 37.5 milyon olup bunun 23.2 milyonu kırsal alanda ve 14.3 milyonu ise şehirsel alanda oturmaktadır. Aynı yılda şehirsel nüfusun

TÜRKİYE'DE HANE HALKLARININ ÖDEDİKLERİ AYLIK KİRA

Ödedikleri Kira	Kira Ödeyen Hane Halkı Sayısı	Oran %
1-299	591.763	50.05
200-299	163.822	16.07
300-399	105.151	10.31
400-499	57.840	5.67
500 ve yukarı	100.885	9.90
TOPLAM	1.019.462	100

Kaynak: DİE, 1970 genel nüfus sayımı örnekleme sonuçları.

YILLIK HANE HALKI GELİRİ YÜZDE DAĞILIMI

YILLIK HANE HALKI GELİRİ	YILLIK HANE HALKI GELİR ORTALAMA SAYISI	KONUTA AYRILAN ORAN %	KONUT İÇİN YILLIK ÖDEME KAPASİTESİ
1 - 2.999	1.500	16	240
3.000 - 5.999	4.500	5	675
6.000 -11.999	9.000	14	1.260
12.000 -23.999	18.000	15	2.700
24.000 -	60.000	16	9.600
O R T A L A M A		15,2	

Kaynak:D.P.T

ÇEŞİTLİ ÜLKELERDE KONUT KİRALARININ HANE HALKI GELİRİNE ORANI

Ülkeler	Konuta ayrılan oran %	
Yugoslavya	4,7	Üç kişilik bir aile
Ukrayna	5	
Bulgaristan	5,5	70 m^2 konut
Çekoslavakya	7,5	2 odalı konut
Avusturya	11,5	
Fransa	15	
Finlandiya	20	
Batı Almanya	22,7	70 m^2 konut

Kaynak: Ulusal Monogofiler

1970 sayımlarının örnekleme sonuçlarına göre 5.543.756 hane halkından 909.043'ü tek odada oturmaktadır. Tek odada yaşayan hane halklarından 223.886'sının ise hanedeki fert sayısı 7'den fazladır.

Kiralardaki bu artışa karşılık çalışan sınıf ve tabakaların gelirlerindeki artış daha az olmaktadır. Özellikle sanayi kesiminde çalışanların gelir oranlarındaki artış milli gelirin çok gerilerinde

%21.9'unu meydana getiren 2.37 milyon nüfus gecekonduda yaşamaktadır. Kentsel nüfusun hızla artması yanında konut arzı talebi karşılanmaz duruma gelmiştir. 1902-1970 yılları arasında toplam konut ihtiyacı 1,5 milyon iken bunun üretim düşüklüğünden ortaya çıkardığı arsa spekülasyonu, stokçuluk ve diğer prekapitalist ilişkiler dar gelirli geniş kitlelerin konut ihtiyacına cevap verememektedir. Bu nedenle konut açığının hemen hemen

devamı 15'te

14 KASIM 1975 tarihli yönetmeligin getirdikleri

Ali Ekber Karagöz
İnşaat Yüksek Mühendisi

10 Ocak 1975'de çıkarılan Bakanlar Kurulu kararnamesi ve ardından 18 Ocak 1975'de İmar-İskan Bakanlığının çıkardığı 70 sayılı genelge ile 47 ili kapsamına alan deniz göl ve nehir kıyılarının korunması ve kullanma biçimine açıklık getiriliyor ve yöneticilerin sorumluluğu belirleniyordu. Böylece 10m.lik kıyı şartını zorunlu kılan 4.11.974 tarihli İmar-İskan Bakanlığı yönetmeliği açıklığa kavuşturulmuş oluyordu.

Kamunun yararlanmasına açık tutulması gereken kıyıların yıllar yılı gözü dönmüş bir biçimde yağmalanmasının, ülkenin tabiat zenginliklerinin sorumsuzca heba edilmesinin önüne geçte olsa çıkılmış olması tüm yurtseverleri sevindiren bir durumdu.

Böylece İmar-İskan Bakanlığı, mevcut kadrosu ve teşkilâtı ile ellerindeki mevcut iş hacmine ilaveten kıyıların tespiti gibi büyük bir iş yükümlenmiş kıyıların tespitinin yanısıra buralardaki inşaatların durumlarının ve müktesep haklarının saptanmasında bu genelgenin uygulanması için başlangıç işler olarak ortaya çıkmıştır.

Bu tespit işlemleri ile beraber İl İmar Müdürlüklerine kendi yetki alanlarına giren arazinin planlanması, yerleşme bölgelerinin, turistik, sanayi tesislerinin, rezerv sahaların, yeşil saha ve ziraat alanlarının bir nazım plan şeklinde tespiti görevi düşmektedir. Nazım planı olmayan arazilerde inşaatlar için arsa kullanma alanı %5 olarak sınırlanmış bu sınırlama ile plansız alanlarda inşaatların yapım hızını düşürmek hatta bir anlamda engel olmak böylece nazım plan hazırlanana kadar boş arazilerin elde tutulması amacı güdülmüştür.

Hal böyle iken yani İmar-İskan Bakanlığının gündeminde böylesine acil ve önemli işler varken 14 Kasım 1975 günlü resmi gazetede yayımlanan yeni yönetmelikle İmar Kanununun Ek 7 ve 8. maddelerine ilişkin yönetmeliğin kapsamına giren alanlarla ilgili imar mevzuatı genişletilmekte, bakanlık taşra teşkilatlarına yeni görevler tevdi edilmektedir. Bu yeni yönetmelikle belediye ve mücavir alan sınırları dışında kalan köy ve mezraların yerleşme alanlarında yapılacak her yapı için bir ruhsat ve bina projesi aranması koşulu getirilmektedir.

Yeni yönetmeliğin bazı maddeleri şu şekildedir. Madde 4-Köy ve mezra yerleşmelerinin dağınık olarak teşekkül ettiği yerlerde köy ve mezraların yerleşik alanları mahallin özelliğine göre köy ihtiyar heyetlerinin görüşü alınarak İmar ve İskan Bakanlığı taşra örgütünün teklifi ve İl İdare Kurulunun tasvibi ile tayin edilir.

Madde 9- Bina cephe ve istikametlerinin, köy ve mezraların mevcut teşekkülü esas alınarak tayin ve tespitine İmar ve İskân Bakanlığı taşra örgütü yetkilidir.

Madde 10- Komşu mesafeleri, civarın yapı düzeni ve karakterine, yapılacak binaların münferit konut veya tarımsal işletme birimi oluşuna göre İmar ve İskan Bakanlığı taşra örgütü tarafından takdir ve tayin edilir.

Madde 18- Her müstakil konut veya dairede en az

- 1 Oda
- 1 Yatak Odası
- 1 Banyo veya yıkanma yeri
- 1 Mutfak veya yemek pişirme yeri
- 1 WC bulunacaktır.

Madde 21- Ruhsatiyeler İmar ve İskan Bakanlığı taşra örgütü tarafından verilir.

Madde 22- Ruhsatsız veya ruhsata aykırı yapılan yapılar hakkında 6785/1605 sayılı İmar Kanunu hükümleri uygulanır.

devamı 15'te

şubemizin çalışmalarından bazılarının basında yansıması

MEYAK KESİNTİLERİ GERİ VERİLMELİDİR

SAYIN ÜYEMİZ

MEYAK KESİNTİLERİNİN geri verilmesini sağlamak amacıyla, Tüm memurlar Birleşme ve Dayanışma Derneği (TÜM-DER), Tüm Teknik Elemanlar Derneği (TÜTED), Tüm öğretmenler Birleşme ve Dayanışma Derneği (TÖB-DER) Türk Mühendis ve Mimar Odaları, Birliği (T.M.M.O.B.), Teknik Ormancılar Derneği, Türkiye Ormancılar derneği, Tüm Sağlık Personeli Derneği tarafından hazırlanan 600 bin dilekçe formunun Türkiye çapında kamu personeline dağıtılmasına başlanmıştır.

Odamıza bağlı tüm kamu personeli üyelerimizin:

1-Maliye Bakanlığına,

2-T.B.M.M Dilekçe komisyonuna,

aşağıdaki tip dilekçelerin imzalanarak en kısa zamanda ilgili yerlere gönderilmesi gerekmektedir.

...disleri Odası adına konuşan T...

"İnönü Stadı'n... çatlak ve çökmeler

...n büyük tehlikeler yarata...

Istanbul İnönü Stadı'nın Basın, Şeref ve L Tribünlerini kapsayan bölümünde bazı çatlaklar, çökmeler, saçak kısmında da 20 santimlikik bir eğilme görülmüştür. 27 yıllık stadın bu bölümündeki çatlamaların tavandan tabana dek uzaması ve saçağın eğilmesi konusunda İnşaat Mühendisleri Odası yetkililerinden İnşaat Mühendisi Temel Yılmaz ortada bir anormallik olduğunu söylemiştir.

Denetimsizliğin ve başıboşluğun sonucu, sorumsuzca yapılan inşaatlarla insanların yaşamı ile oynanmaya devam edilmektedir.

Güngören Belediyesinin hemen yanında henüz tamamlanmamış olan üç katlı bir inşaat, Piza Kulesi örneği yan yatmıştır. Uzmanların bir kaç gün içinde çökeceğini belirttikleri betonarme inşaatın ayakta durabilmesi için, eğim yaptığı yana tahta destekler konmuştur.

SU TASFİYE TESİSLERİ İHALESİNDE YOLSUZLUK İDDİALARI

LİCE'YE ODA YETKİLİLERİ GİDEREK İNCELEMELER YAPTI

T.Ü.T.E.D. GÜÇLENİYOR

M.C'nin TAYİNLERİ ve İSTİFALAR NEDENİYLE İZMİR Y.S.E'de TEKNİK ELEMAN KALMADI.
BİZ KIYILSAKTA GÜÇLENECEĞİZ.

TEKNİK ELEMAN KURULTAYINDA MEMURLARIN SENDİKALAŞMA İSTEĞİ VURGULANDI

MEMURLARA YENİ BÜTÇEDE KATSAYI ARTIŞI YAPILMADI

İstanbul'da yapı polisi kuruluyor

Istanbul'daki İnşaat keşmekeşine bir son vermek için yeni bir düzen öneren İnşaat Mühendisleri odası yönetim Kurulu, şehirde bir yapı polisi teşkilatı kurulması için çalışmalara başlamıştır. İstanbul Belediyesi ile ortaklaşa yürütülecek olan yeni düzende inşaat kalfalarının elinde yürütülen inşaat kalfalarının elinde yürütülen inşaatların başında bir mimar veya mühendisin bulunması zorunlu hale getirilecektir.

KALİTESİZ YAPILAR SORUNU

İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Başkanı Ertuğrul Tığlay'ın verdiği bilgiye göre, İstanbul'da kat adedi gittikçe artan betonarme yapılar, bilgisiz kişiler elinde ve kontrolsüzlük yüzünden tehlikeli bir hale gelmiştir. 7 kattan daha yüksek yapılarda kalitesiz beton kullanımı yüzünden İstanbulluların tehlike içinde yaşadığını belirten Tığlay, alınacak tedbirleri şu şekilde açıklamıştır:

"Mimar ve mühendislerin İstanbuldaki yapı üretimine katkısı yok denecek kadar azdır. Yasaların öngördüğü sorumlu mimar veya mühendis kavramı bir formalite haline gelmiştir. Herkesin bildiği gibi inşaatlar yapı kalfalarının elinde yürütülmektedir. Bunu engellemek için her inşaatın başına bir Mimar veya mühendis olan şantiye müdürlerinin konulması zorunludur."

SAYIN ÜYELERİMİZ,

BİR YILLIK ÇALIŞMA DÖNEMİNDEN SONRA, GEÇE... ÖZLEM VE ÖNERİLERİ DOĞRULTUSUNDA... YAPTIĞIMIZ ÇALIŞMALARIMIZI SİZE AÇIKLAMAK VE YEN... İÇİN 17 OCAK 1976 SAAT 14.00'TE ŞİŞLİ TERAKKİ... TEKRAR BERABER OLACAĞIZ. BİR YILLIK ÇALIŞMA DÖN... FEDAKARLIĞA KATLANARAK YÖNETİM KURULUNA DOLA... YARDIMCI OLAN ÜYELERİMİZE TEKNİK-GÜÇ... EN İÇTEN TEŞEKKÜRLERİMİZİ SUNARIZ... BİZLER... GÖSTERDİĞİNİZ GÜVENE ÇALIŞMALARIMIZLA KARŞILIK... YENİ SEÇECEĞİNİZ YÖNETİM KURULUNA HER... YARDIMCI OLACAĞIMIZI BELİRTİR, TÜM ÜYELERİMİZİ... KATILARAK ELEŞTİRİ VE ÖNERİ GETİRMESİNİ TEMENNİ E...

saygılarımızla

XXI. DÖNEM İMO
İstanbul Şubesi
YÖNETİM KURULU

İnşaat Mühendisleri Odası Istanbul Şubesi Yönetim Kurulunun dün çimento ve demir-çelik karaborsası konularında düzenlediği basın toplantısında, üretim kapasitesi açısından bir çimento darlığı bulunmadığı, ancak bilerek bir üretim kısıtlaması ve çimento karaborsası yaratıldığını açıklamıştır.

Oda Yönetim Kurulu üyeleri Marmara Birliğin ilânlarinda, en çok bir hafta bekleme ile maliyetine satıldığı bildirilirken, Istanbul'da Karaborsa çimentonun torbasını 33 liradan 35 liraya çıktığını, b... ilâna göre başvuran vatandaşların ise, bi... hafta sonra gönderdikleri kamyona, kaç gü... bekliyeceğini bilmeden 600 lira günlük yev... miye vermek zorunda kaldıklarını, bu neden... le de, çimento maliyeti karaborsanın üstüne çıktığından, karaborsadan çimento alıp, inşaat fiyatını yükseltmeyi yeğlediklerini anlatmıştır: noktalara dikkat çekmişlerdir.

İnşaat Mühendisleri bir fabrikadan al... nan örnek üzerinde İTÜ yapı malzemeleri l... boratuvarında deney yapıldığını ve 105 ... cm^2 olması gereken dayanıklılığın 78 kg/c... çıktığını belirterek "Satılan çimentoları... kaliteleri ile ilgili teknik endişelerim... vardır. Bu müesseseler üretimi kısmakla b... yandan spekülasyonu körüklemekte, diğer y... dan halkımızın can güvenliği ile oynamakt... dırlar.

DEMİR-ÇELİK

Oda Yönetim Kurulu üyeleri, daha son... demir sorununun son yıllardaki gelişmesi i... le ilgili geniş bilgi vermişler, milyonl... ca lira değerindeki Ereğli, Karabük dem... stokları dururken döviz stokları cömert... harcanarak demir ithaline izin verilmesi... sert bir şekilde eleştirmişler, özetle şöy... le devam etmişlerdir:

"1975'in ilk 7 ayı içindeki demir sto... 390 bin tonu bulmuştur. MC iktidarının a... dığı ilk tedbirler ise gerçekten iç karar... cıdır. MC iktidarı ithalâtı engellenmek... tahsisleri durdurmak demir tüketimini iç ... retime göre plânlamak yerine, yapay girişi... lerle, demir istemini kamçılamaya, demir i... rafını artırarak stokları eritmeye yöneli... bir politika izlemeye başlamıştır.

Çimento karaborsasının artık gizlenmeyecek bir hale geldiği açıklandı

EL KURULUN

ETİM KURULU SEÇMEK
IDE
E HER TÜRLÜ
ÖRGÜTÜMÜZE

KEN
ĞİMİZE İNANARAK
I
IGREYE
ARILAR DİLERİZ.

İSTANBUL KANALİZASYON SORUNU KONULU AÇIK OTURUM DÜZENLENDİ

sendikalaşma yolunda teknik elemanların kitle örgütünün TÜTED olduğu vurgulandı

ELEKTRONİK HESAP MERKEZİ AÇILDI

kıyımlar protesto edildi

İnşaat Mühendisleri Odası Istanbul Şubesi tarafından düzenlenen "Metro" konulu açık oturumda söz alan konuşmacılar, Istanbul'da günde 10 milyon liralık işgücü kaybına yol açan trafik sıkışıklığının önlenmesi için kitle taşımacılığına geçilmesinde çok geç kalındığına değinmişler, öncelikle uygulamaya geçilmesinin bir zorunluluk olduğunu söylemişlerdir. Konuşmacılar, dar gelirlinin taşınmasına sağlayacak, Anadolu'nun fakir halkının sırtına yüklenmeyecek ve şehrin doğru gelişmesini sağlayacak çözümün seçilmesi gerektiğini belirtmişlerdir.

Oturuma konuşmacı olarak katılan Ankara Belediye Başkanı Vedat Dalokay, Ankara metrosu yapımına geçilmesi ile ilgili gelişmenin bugün geldiği aşama noktasıyla ilgili geniş bilgi verdiği açıklamasında, Kızılay' da açılan çukuru, yanlış bir metro projesinin gerçekleştirilmesine olanak hazırlamaması amacıyla kapattırdığını anlatmış, özetle şöyle devam etmiştir:

"Fransızların 33 milyona yaptıkları ve son taksiti benim yönetimime rastladığı için bedelini ödemediğim proje, 5 kilometrelik bir çap içinde orta sınıfa hizmet edecek ve sadece Ankara merkezinin ulaşımını çözecek vagonu dahil tüm parçalarının dışardan ithal edilmesi düşünülmüş bir proje idi. Ankara halkının yüzde 71'ine hizmet etmeyecekti. Yıllar yılı dışarıya para transfer etmemize neden olacak bu projeyi reddetmiş olmanın bugün bozulan Türk-Fransız ilişkilerine olumsuz etkisi vardır.

Şimdi ise Ankara'nın gelişme eğiliminin ağırlık kazandığı batı yöresine yönelecek en azından yoğunlaşmış gecekondu bölgelerine kadar uzanacak bir metro düşünüyorum. Bu metro Türk milli metrosu olacaktır. Dışarıdan sadece teknik bilgiyi ve Türkiye'de yapılamıyacak elektronik araçları alacağız. Bu koşullarla Ruslarla anlaştım. Bizim teknik elemanlarımızla birlikte çalışmak, bizim işçimizi, Türkiye'ye yapılabilen tüm malzemeleri kullanmak koşuluyle ödenmesi gıda maddeleri karşılığında ve yüzde 3'ü aşmayan bir faizle ve metro yapımının bitmesinden sonra başlamak üzere anlaştık. 45 gündür bu anlaşmanın gerçekleşmesini sağlamak için sayın Demirel'in benimle görüşecek zamanı bulması bekliyorum."

Metro konulu açık oturumda kitl
taşımacılığının gereği belirtildi

ORTAK BELGE UYGULAMASI GİDEREK YAYILIYOR!.

975
DIR

Sayın Üyemiz,

24.6.1975 tarihinde Kartal ve Maltepe Belediye Başkanlarıyla imzalanan protokol gereğince 24.7.1975 tarihinden itibaren Kartal ve Maltepe Belediye Hudutları içinde alacağımız projeler ortak mesleki denetim protokoluna göre Belediyelere gitmeden önce İnşaat Mühendisleri Odası ve Mimarlar Odası yetkililerince vize edilecektir.

15.7.1975 tarihine kadar, bu bölgelerden proje almış üyelerimizin ellerindeki projelerin arsa tapularıyla birlikte Ada-Pafta Parselle rini Cuma günleri Kartal Belediyesinde bulunacak olan İnş.Müh. Ali Ekber Karagöz'e veya Odaların Genel Sekreterine bildirmeleri gerekmektedir.

ak sağlanan kum gerekli

İnşaatların dayanıklılığı tehlikeli biçimde bozuluyor



Yoğunlaşan depremlere bir tepki olarak yönetmeliklerdeki hükümler ağırlaştırılırken, kaliteli malzeme kullanılmaması sonucu inşaatların dayanıklılığı tehlikeli biçimde bozulmaktadır. Özellikle betonun dayanıklılığında çok önemli etken olan, kum ve çakılda son 3-4 yıl içinde görülen kalite bozukluğu, betonun dayanıklılığını standardın en az yarısı ölçüsünde düşürürken üretilen kum ve çakılın yüzde 90'ı kaçak ve kaliteyi bozucu alanlardan sağlanmaktadır.

Uzmanların verdikleri bilgiye göre, maliyeti artırıcı işlemlerden geçirilmeden kullanılması halinde piyasadaki malzeme ile en fazla "beton 70" yapma olanağı vardır. Oysa deprem yönetmeliğine göre, depreme hassas bölgelere ve binanın niteliğine göre betonun dayanıklılığının beton 160-225-350 olması gerekmektedir. İnşaat Mühendisleri Odası adına yapılan araştırmaya göre, projesi gereği "beton 160" olması gereken inşaatların yüzde 98'inde beton dayanıklılığı bildirilen standardın çok altında kalmıştır. Özel inşaatların hiçbirinde ise "beton 225" standardına ulaşılamamıştır.

KUM-ÇAKIL SIKINTISI

Öte yandan, Istanbul gibi her yanı deniz le çevrili bir kentte son birkaç yıl içinde gerek kalite, gerekse kapasite açısından çok ciddi bir kum ve çakıl sıkıntısı ile karşı karşıya kalınmıştır. Kıyıların turistik değer kazanması ve fazla kullanımın zararlı etkisinin görülmesi üzerine, kıyılardan kum ve çakıl alınması yasaklanırken, ne kum ve çakıl için yeni kaynaklar gösterilmiş, ne de kırma taş kullanımını arttırıcı çözümlere gidilmiştir.

İnşaat Mühendisleri Odası gerekirse dava açacak

«PENDİK TERSANESİ KURU HAVUZ İHALESİNDE USULSÜZLÜK VARDIR»

Pendik Tersanesi kuru havuz ihalesinde usülsüzlük yapıldığını iddia eden İnşaat Mühendisleri Odası Istanbul Şubesi Başkanı Ertuğrul Tığlay, dün bir basın toplantısı düzenleyerek, "Kamu kuruluşlarında yapılan ihale işlemlerinde ihalenin nasıl yapılacağı değil de kimin yapacağı düşünülmektedir. Bu nedenle ihaleler vurgun haline getirilmiştir" demiştir.

Tersane bünyesindeki en büyük ünite olan kuru havuzla %80'ine yaklaşan bir bölümünün yapım sürecine gireceğini belirten Tığlay ihalenin şaibeli olduğu kuşkusunu doğurduğunu ve bu nedenle ileride ortaya çıkacak bazı gelişmelerin tersane inşaatını geciktirebileceğini ya da hazineyi gereksiz bir fazla harcamaya sokabileceğini öne sürmüştür.

SSK'da 1248 işçinin işine son verildi

Sosyal sigortalar kurumunda çalışan İşçilerin memur yapılması için müdürler kurulunun aldığı karardan sonra SSK.da çalışan Sosyal-iş sendikasına üye işçiler direnişe geçmişlerdir. Bunun üzerine 1248 işçinin işine son verilmiştir.

DİSK'e bağlı Sosyal-İş Sendikası Genel Başkanı Özcan Kesgeç, SSK'da işten çıkarılan 1248 işçi direnişe devam edeceklerini açıklamıştır. Memur yapılmak istenen işçiler, direnişlerine devam ederlerken, bir yandan da mahkemeye başvurmuşlardır. Özcan Kesgeç'in açıkladığına göre, Başbakan Demirel'in, Bakan Ahmet Mahir Ablum'un, işçilerin memur yapılmayacaklarına ilişkin sözlerine karşın, SSK Müdürler Kurulunda hükümet temsilcileri olan Fuat Azimoğlu, İhsan Göknel ile Genel Müdür Mustafa Mut, Başbakanın ve Sosyal Güvenlik Bakanının görüşlerinin aksine oy kullanmakta, işçileri memurlaştırmak istemektedirler. İşten çıkarılanlara "memur olmayı kabul ettikleri takdirde işe alınacakları" bildirilmektedir.

İSTANBUL'DA

Memur yapılmak istendikleri için direnişe geçen Göztepe Sosyal Sigortalar Hastahanesinde çalışan 168 işçinin daha işine son verilmiştir. Direniş boyunca günlük işleri de yürüttüklerini, ancak boş zamanlarında direniş hareketini desteklediklerini belirten işçilerin hastaneye girişleri polis tarafından engellenmiş ve işlerine son verildiği bildirilmiştir. Lojmanlara da alınmayan hemşire ve hastabakıcılar, Anadolu'dan geldikleri ve İstanbul'da kalacak yerleri olmadığı için yılbaşı gecesini hastane önünde açıkta geçirmişlerdir.

DİSK'e bağlı Has-İş Sendikası Genel Başkanı Halil Hayta "Göztepe Hastanesinde işten çıkarılanlarla birlikte İstanbul'da işten atılanların sayısının 300'e ulaştığını" belirtmiş ve "önümüzdeki günlerde bu sayı büyüyecektir" demiştir.

Öte yandan CHP Millet Meclisi Grup Yönetim Kurulu bir bildiri yayınlayarak SSK'da işten çıkarılmaları kınamıştır.

HALİÇ'İ KİRLETEN 50 FABRİKA SAVCILIĞA VERİLDİ

Istanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi, Istanbul Geoteknik su ve Çevre Mühendisliği sorunları Araştırma Grubu'nun düzenlediği "Haliç Sempozyumu"nun sanayi, artıklarını Haliç'e döken 50 fabrikanın savcılığa verildikleri açıklanmıştır.

Sempozyuma Su Ürünleri Genel Müdürlüğü adına yapılan açıklamaya göre 1380 Sayılı yasa gereğince tasfiye tesisleri kurmak zorunda olan bu tesisler iki yıldan beri bu yola gitmemişlerdir. Bu tesisler günde 200 bin ton kirli suyu Haliç'e akıtmakta ve kent sağlığını olumsuz yönde etkilemektedir.

Haliç'teki ekolojik hayatın sıfıra düştüğünü belirten konuşmacılar sempozyumda: 1973'de Haliç'te kirlenmemiş hiç bir bölge kalmadığını, balıkların zehirlendiğini aslında sorunun Haliç'te başka İzmit ve İzmir gibi büyük yerleşme merkezlerini de kapsadığını ve aynı kötü sonucun Kalamış koyu gibi yakın bir gelecekte Gemlik, Edremit Ayvalık, Antalya, İskenderun, Samsun, Küçük ve Büyükçekmece için de söz konusu olduğunu belirtmişlerdir.

Konuşmacılar, kirlenmenin genel olarak yanlış arazi kullanılması, yanlış yerleşme, kanalizasyon yetersizliği, pis su arıtma tesisleri eksikliği, katı artıklarının atılması gibi başlıca sorunların çözümünün devletçe ele alınması gerektiğinin ileri sürüldüğü sempozyumda, DSİ ve İller Bankasının belediyelere yardımcı olması, kanalisazyon harcamaları için önemli bir orandaki paranın su kullananlardan sağlanması önerilmiştir. Istanbul'da yaklaşık 200 milyon metreküp su kullanıldığı belirtilmiş ve her metreküpü için 1.5 lira alınarak yılda 300 milyon gelir sağlanacağı belirtilmiştir. Fabrikaların pis su için arıtma tesisleri kurmasının önemle üzerinde durulması istenmiştir. Haliç kıyısındaki fabrikaların başkaca yerlere nakledilmeleri için devletçe yardımcı olunmasınıda belirten konuşmacılar, bir zamanların "Altın Boynuzu" Haliç'i, içine her türlü pis ve kötü kokulu artıkların döküldüğü bir çöp tenekesine benzetmişlerdir.

İŞVERENLER, SSK'LI İŞÇİLERDEN KENDİLERİNE 1974 YILINDA TOPLAM 36 MİLYON 683 BİN LİRA HAKSIZ PARA AKTARDILAR

İşverenlerin, Sosyal Sigortalar Kurumuna bağlı işçilerden her yıl milyonlarca lira keserek kendilerine aktardıkları ve bu para miktarının 974 yılında 36 milyar 683 milyon 520 bin lira olduğu hesaplanmıştır.

Yapılan araştırmalara göre, bir işçinin asgari geçimini sağlayabilmesi için 1974 yılında olması gereken asgari ücret 119 lira 50 kuruştur.

Yetkililerce belirtildiğine göre, hesaplanan asgari ücret ile ortalama cari ücretler arasında 1974 yılında her işçi için 5 günde 58 lira 40 kuruşluk bir eksik ödeme meydana gelmekte ve işçilerin her birinden işverenlerce kesilerek alıkonan bu para 1974 de SSK'ya kayıtlı olan 1 milyon 720 bin işçi için günde toplam 100 milyon 448 bin lirayı bulmaktadır. Bir yıl içinde işçilere ödenmeyen bu kesintinin miktarı 36 milyar 683 milyon 520 bin lira olarak ortaya çıkmaktadır.

Aynı şekilde 1975 yılında gıda maddelerinde ve diğer yaşam koşulları içinde gerekli unsurlarda meydana gelen artışlarla asgari ücretler arasındaki dengesizlik nedeniyle meydana gelen işçiye eksik ödeme miktarı 47.8 milyar lirayı aşmaktadır.

Zira saptanan rakamlara göre, 1975 yılında hükümetce saptanan fiili asgari ücret bilindiği üzere 40 liradır. Aynı yıl ortalama asgari ücret seviyesinin 79 lira 74 kuruş olduğu saptanmıştır.

AMERİKALILARA AİT İŞYERLERİNDE İŞÇİ ÇIKARMALAR SÜRÜYOR

Türk Harp-İş Sendikası İzmir Şube Sekreteri Arif Eken, Amerikalılara ait işyerlerinde şimdiye kadar 200 işçinin işine son verildiğini açıklamıştır. Eken bu konuda şöyle konuşmuştur:

"İşlerine son verilen 200 arkadaşımızın gerek yasal olarak ve gerekse toplu sözleşme hükümlerinden doğan bütün hakları alınmıştır. Ne var ki, Amerikan üslerindeki çalışmaların durdurulması kararı alınmasına rağmen, halen çalışmalar devam etmektedir. Bu bakımdan Amerikan işyerlerinde bir işçi tensikatı gerekmekteydi. Biz, buna rağmen yeni bir takım işten çıkarmalardan endişe etmekteyiz."

230 İŞÇİ PASİF DİRENİŞTE

Öte yandan Amerikan Pirinçlik Radar Üssünde çalışan 230 Türk işçisi Amerikalı işverenin tutumunu protesto için pasif direnişe geçmiştir. Amerikalı işveren Yarbay Figge'nin 13 işçinin işine son vermesini protesto amacıyla direnişe geçen işçiler, işverenin tutumunu değiştirmesini isteyerek bu durumu kınamışlardır.

ENERJİ VE TABİİ KAYNAKLAR BAKANI ESKİ TESİSLERİ YENİDEN AÇIYOR

MC'nin Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Selâhattin Kılıç'ın 8 ay önce Petkim'de üretime açılan tesisleri aylar sonra yeni açılıyormuş gibi gösterip, görkemli törenler düzenlenmesi tepkiyle karşılanmıştır.

Bakanın, Petkim'de 6 üniteyi işletmeye açacağı haberi Petkim'e ulaştığı zaman herkes şaşırmış, hangi üniteyi açacağı merak konusu olmuştur. Çünkü ünitelerin tümü çoktan açılmış ve üretime geçmiştir. Yeni üretime geçecek fabrika yoktur. Petkim Genel Müdürü Hamza Batuk da görevinden çoktan alınmıştır.

Geçen yıl genişletme çalışmaları başlatılan Petkim'de yapılan yeni ünitelerden biri "Bütadilen arıtma tesisi" dir. Kauçuk hammaddesini üretecek olan bu tesis, Shell Mühendislik şirketiyle birlikte yapılmış ve 21 Şubat 1975'te devreye sokulmuştu. Bakan Kılıç tarafından törenle hizmete açılan "Bütadilen arıtma ünitesi" 1 Nisan 1975'te lisantör firma Shell ile yapılan ispat denemelerinden sonra garanti normlarına uygun bulunarak Petkim tarafından teslim alınmış ve üretime başlanmıştır.

Bir yıl öncesinden beri üretim yapan ünitelerin "yeni açılan fabrikalar" gibi gösterilerek törenler düzenlenmesi tepkiyle karşılanmıştır.

İSTANBUL'DA KİRALAR 9 AY İÇİNDE YÜZDE 26 ORANINDA ARTTI

1974 yılının 12 ayında yüzde 4 oranında arşıt gösteren İstanbul ili kira endeksi 1975 yılının dokuz aylık döneminde yüzde 26 oranından artmıştır. İstanbul Ticaret Odası tarafından yayınlanmakta olan İstanbul Şehri Ücretliler geçinme endeksinin bir alt bölümünü oluşturan. Kira ve Ev bakımı Endeksi 1975'in başında 244 puan iken eylül ayının sonunda 307 puana yükselmiştir.

Ticaret Bakanlığınca yayınlanan geçinme Endekslerinde içerilmeyen kira istatistiklerine yer veren Ticaret Odasının endeksine göre ocak ayından nisan ayına kadar yüzde 13.8 oranında artış gösteren kiralar, ev değiştirmenin en yoğun olduğu ağustos ayında yeniden yüzde 10.6 oranında yükselmiştir. Bu artışlar sonucu 1975 yılının ilk dokuz aylık döneminde İstanbul ilinde kiralar genel düzeyi yüzde 26 oranında bir yükselme göstermiştir.

Bir önceki yılın aynı dönemi ile karşılaştırıldığında, kiralar endeksinde bu yıl görülen artışın çok yüksek olduğu saptanmaktadır. 1974'ün dokuz aylık döneminde yüzde 4 oranında bir artışa karşılık 1975'in dokuz aylık döneminde artış yüzde 26'yı bulmuştur.

İstanbul Ticaret Odası tarafından yayınlanmakta olan söz konusu geçinme endeksi, uluslararası kuruluşlar tarafından, Türkiye'deki tüketici endekslerini yansıttığı gerekçesi ile kullanılan bir endekstir.

AET'NİN 6 ÜLKESİNDE İŞSİZLİK BİR YILDA YÜZDE 68,7 ARTTI

Avrupa Ekonomik topluluğu (AET)nin 9üyesinden altısında ekim 1974'ten ekim 1975"e kadar işsizliğin ortalama olarak yüzde 68.7 arttığı, Topluluğun Yürütme Komisyon tarafından açıklanan sayılardan anlaşılmıştır.

Açıklanan sayılara göre AET ülkelerinde işsizlik artışı yüzdeleri şöyledir:

Listenin dışında kalan ülkelerden Fransa'da işsizlik yüzde 12.5 artarak 534.300'den 945.800'e: İtalya'da ise bir yıllık dönemde ve ağustos ayı sayılarına göre 937.000 den 1.055.200'e yükselmiş ve yüzde 12.5 bir artış göstermiştir. Lüksemburg da da işsizlik eylül 974 ile eylül 1975 arasındaki dönemde 72'den 202'ye ulaşmıştır.

TOPLAM İŞSİZLİK SAYISI

AET üyesi dokuz ülkedeki toplam işsiz sayısının ise ekim ayı sonunda 5 milyona yaklaştığı belirtilmiştir. Yapılan açıklamaya göre işsiz sayısı son bir yıl içinde bir milyon 700 bin kişi artarak ekim ayı sonu itibariyle 4 milyon 856 bine ulaşmıştır. İşsizliğin yoğun olduğu ülkelerin başında İrlanda, Belçika ve Danimarka gelmektedir.

comecon, 3 bin projeyi gerçekleştirdi

Sosyalist Ülkeler Ekonomik Topluluğu(COMECON) ile Asya,Afrika ve Lâtin Amerika'nın gelişmekte olan ülkeleri arasındaki ekonomik işbirliğinin son dönemlerde gelişme gösterdiği bildirilmektedir. Bu cümleden olmak üzere, sosyalist ülkeler topluluğu, gelişmekte plân ülkelerde üç binin üzerinde yatırım projesi gerçekleştirmiş ya da gerçekleştirsafhasında bulunmaktadır.

Sosyalist Ülkeler Ekonomik Topluluğu, gelişolan 60'dan fazla ülke ile karşılıklı teknik ve ekonomik işbirliği kurmuştur. Söz konusu ülkelerdeki çeşitli yatırımların finanse edilebilmesi için COMECON bünyesinde kurulan 1 milyar ruble sermayeli Ulaslararası İmar ve Yatırım Bankası 1973 yılından beri faaliyette bulunmaktadır. Adı geçen kuruluş gelişmekte olan ülkelerdeki yatırım projelerine kredi açmaktadır.

Öte yandan, topluluğun gelişmiş kapitalist ülkelerle olan ekonomik, bilimsel ve teknik işbirliğinin de gelişmekte olduğu anlaşılmaktadır. Sosyalist Ülkeler Ekonomik Topluluğu Batı ülkelerine özellikle hammadde ve elektrik enerjisi sağlamaktadırlar. Gelişmiş Batı ekonomileri, ihtiyaçları olan kömürün toplam yüzde 25'ini, petrol ve petrol ürünlerinin yüzde 20'sini ve ahşap'ın yüzde 40'ını sosyalist ülkelerden almaktadırlar. özellikle son dönemlerde söz konusu alanlar da Sovyetler Birliği ile Batı Almanya İtalya Fransa ve Avusturya arasında imzalanan anlaşmaların önemli olduğu bildirilmektedir.

ISTANBUL'DA DEĞER KAZANAN TOPRAKLAR PARSELCİLERİ ZENGİN EDİYOR

Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneğinin Istanbul Belediyesi ile ortaklaşa düzenlediği "Kentlerdeki Yeşil Alanların Korunması ve Geliştirilmesi" konulu sempozyumda, yeşil alanları koruyucu yöntemleri sağlayacak yasanın öncelikle çıkarılması önerilmiştir. Tartışmalı geçen sempozyumda, yabancı ülkelerde çekilen filim ve diyalar gösterilmiş, tüm yeşil alanların ortadan kaybolduğuna dikkatler çekilerek, tek dinlenme yeri olarak görünen Boğaziçi ve çevresinin bu davranışa ve umursamazlığa son verilmediği takdirde elden gideceği ortaya konmuştur.

Belediye Başkanı Ahmet İsvan yaptığı konuşmada, "Bizim, bu dünya güzeli kentimizde topraklar durduğu yerde değer kazanıyor. Ama bugün bu değer, kamunun değil, hiç hakkı olmayanların, parselcilerin, kamu kaynaklarını zorlayarak yeni iskân alanları açanların yararına gelişiyor, onları zengin ediyor." demiştir.

Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği Başkanı Selâhattin Uzel de, Boğaz ve sırtlarının spekülatörler tarafından kapatıldığına, parsellenerek büyük kazançlarla satıldığına dikkati çekmiştir.

DEVLET SANAYİ VE İŞÇİ YATIRIM BANKASI KURULUŞUYLA İLGİLİ KANUN HÜKMÜNDEKİ KARARNAME YÜRÜRLÜĞE GİRDİ

Devlet Sanayi ve işçi yatırım Bankası kuruluşuyla ilgili kanun hükmündeki kararname yürürlüğe girmiştir.

Yasa hükmündeki kararnamenin ana özellikleri, özetle şöyle sıralanmaktadır.

Banka Türkiye'nin hızla ve yurt sathında sanayileşmesi, ,bu amaçla yurt içinde ve yurt dışında çalışanların tasarruflarını karşılık ve verimlilik anlayışıyla değerlendirme hedefiyle faaliyet gösterecektir. Banka sermayesi 1.000'er lira değerinde 1 milyon hisseye bölünmüş 1milyar Türk lirasıdır.

Banka, hazine kefaletiyle yurtdışı kaynaklardan orta ve uzun vadeli kredi alabilecektir. Dünya para piyasasını sürekli izleyecek, uygun şartları bulduktan, Maliye ve Sanayi Bakanlıklarının iznini aldıktan sonra kredi müzakerelerini yapacak, sözleşme hazırlıklarını tamamlayacaktır. Görüşmelere Maliye Bakanlığı temsilcisi de katılacaktır.

Bankanın programına aldığı yatırımların yapılması ve geri kalmış bölgelerin kalkınmasının tevsiki ve desteklenmesi amacıyla hazinece ve Merkez Bankasınca kredi açılabilecek, avans verilebilecektir.

istanbul nazım plan bürosunda grev devam ediyor

Istanbul Nazım Plan Bürosu İşçileri üyesi bulundukları Sosyal-iş sendikası toplu sözleşme görüşmeleri için İmar ve İskan Bakanına iki kez çağrı yaptıkları halde, MC Bakanı görüşmelere gelmeyince grev kararı alında, tam 49 gün önce Grevin 49. gününde, grev sanki yeni başlamış gibi.

Bu işyerinde çalışan 48 işçi DİSK'e bağlı Sosyal-iş üyesi ve işçilerin hepside grevde. Grevi, aynı işyerinde sözleşmeli olarak çalışan teknik elemanlar ve memurlar destekliyor. İnşaat Mühendisleri Istanbul şubesinin de desteklediği bu grevi Mimarlar Odası, TÜTED, Tüm-Der, TÖB-DER, gibi demokratik örgütlerin, Istanbul şubeleride destekliyor.

Grev yeri yazılarla dolu isteklerini yazmışlar. Destekleyen kuruluşlar da. Sosyal-İş isteklerini şöyle sıralamış: Ekonomik ve sosyal hakları l yıl için 1500TL, 2 yıl için 1350TL asgari ücret 60 TL yol parası, yakacak, çocuk parası gibi istekler de yer alıyor.

Duvar da yazılar var. "50 işçiye 70 bin. l yabancıya 135 bin" Evet yabancı teknik elemana ödenen ayda tam 135 bin TL

Aynı işyerinde çalışan 90 kişiye sendikalaşma hakkı, işçinin kendi isteği olmadan başka bir işte çalıştırılmaması, az işçi ile çok iş yapmaya engel olunarak 250 kişilik personel için var olan



4 odacı sayısının arttırılması, işçi ve işverenin eşit olarak temsil edilecekleri bir disiplin kurulu oluşturulması, sendikalaşma faaliyetinden dolayı işten atılmalara engel olunması sıralanan diğer istekler. "Teknik elemanlara Sendikalaşma ve Grev hakkı" işverenin baskılarına sınıfsal mücadelemiz le son vereceği "Kahrolsun işimize, aşımıza göz koyanlar"devam eden grevin sloganlarından birkaçı.

"Türkiye'de var olan anti-demokratik uygulamalara karşı işçi-memur-teknik eleman dayanışması grevimiz de de somut olarak görüldü." diyor grev gözcüsü. Ve devam ediyor" çalışanlar büro işçileri olduğu halde, grevimiz büyük dayanışma içinde 21 gündür devam ediyor. Bunda birinci etken, memur ve teknik elemanların kurtuluşlarını işçi sınıfının kurtuluşunda bulduklarından, ikinci etken, işyerinde çalışan Amerikalı ve İngiliz teknik elemanlarının 135 bin TL aylık almalarına karşın, bizim teknik elemanlar 3 bin, 4 bin TL arası değişen ücret alıyorlar. Bu haksızlığın önüne geçmek istiyoruz. 50 kişi 70 bin alırken, bir kişi 135 bin alıyor. Bu haksızlığın önüne geçmek istiyoruz".

Türk-iş'e bağlı Tez-Büro-iş, MC Bakanı ile işbirliği yaparak, Sosyal-iş ve DİSK'ten ayrılıp bize katılırsanız, toplu sözleşme ile ileri sürdüğümüz ekonomik haklarınızı almaya çalışırız, gibi sözlerle işçilerin grevini kırma çalışmalarıda, işçilerin dayanışmasıyla boşa çıkarılmıştır. Ve grev gözcüsü şöyle bitiriyor sözlerini, mücadele devam ederken, "Toplu sözleşmede ileri sürdüğümüz ekonomik ve demokratik haklarımızı alıncaya kadar grevimiz sürecektir. Yaşasın işçi sınıfı".



İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI İSTANBUL ŞUBESİNİN DÜZENLEDİĞİ İSTANBUL'UN SORUNLARINDAN KANALİZASYON SORUNU ADLI AÇIK OTURUM 5 ARALIK 1975 GÜNÜ YAPILDI. YAPILAN KONUŞMALARIN ÖZETİNİ AŞAĞIDA YAYINLIYORUZ.

istanbulun KANALİZASYON sorunu

ERTUĞRUL TIĞLAY

Ülkemizde kentleşmeye ilişkin sorunların geçirdiğimiz son elli yılı içinde çok büyük aşamalar kaydettiği ve gerçekten nicelik olarak ulaştığı boyutların nitelik olarak ta yani keyfiyet bakımından da çok önemli değişikliklere uğradığı bir dönemden geçiyoruz. Eski alışkanlıkların eski kent yönetimi alışkanlıklarının eski kentsel yatırım anlayışlarının gerçekten yeniden düzenlenmesi modern bir kentin sahip olması altyapı hizmetlerinin yapılması bakımından zorunlu olmakta ve bu zorunlulukta belli meseleleri eğitirken özellikle kanalizasyon, elektrik ve yol gibi alt yapı hizmetlerine eğilirken ülkemizde var olan bilgili kişilerin daha üst düzeyde bir bilgi birikimi haline gelmesini zorunlu kılıyor. Türkiye Osmanlı toplumundan hatta eski Roma toplumundan Anadolu toprakları bugüne gelene kadar Devletin yatırımcı olduğu devletin alt yapı hizmetlerini halkına getirmekte görevli olduğu bir yönetim anlayışına sahip bir ülke olarak bu güne kadar gelmiş yani her yerde devlet yol yapmış, her yere devlet suyu getirmiş her yerde devlet kanalizasyon yapmış kentleşmede kent içinde bu hizmetleri yapmış kent dışında üretim amacıyle tarımsal üretimi örgütlemek amacıyla hizmetleri yapmış ve bu hizmetler karşılıksız yapılmış.bu hizmetlerin karşılığı aslında halkımızdan çok ağır bir şekilde alınmıştır. Ama günümüzde pratikte suyu vatandaş kullanırken kanalizasyon hizmeti vatandaşa getirilirken bir ödeme yapmamış,böyle bir zorunluluk ortaya hiç bir zaman çıkmamış,bu alışkanlık yönetim anlaşımızda da Cumhuriyetimiz kurulurken de bir ölçüde yeni Türkiye Cumhuriyetine yansımış,bu hizmetlerin karşılıksız bir kamu hizmeti gibi değerlendirilmesi olayı karşımıza çıkmış,ama Türkiye'nin boyutları 50.yılda oldukça büyük bir gelişme kaydetmiş,bu boyutlar özellikle sanayileşmenin doğurduğu problemlerle bu alt yapı hizmetlerini karşılıksız bir kamu hizmeti gibi değerlendirilemeyeceği noktasına bizi getirmiş. Bu gün öyle sanayi kuruluşları vardır ki 100binlerce, Milyonlarca metreküp su harcarlar ve bu suyu kirletirler, kirletikleri suyu tasfiye etmeden kamunun yararlandığı belli bölgelere denizlere, akarsulara gözlerini kırpmadan verirler ve bu konuda onlardan hiç bir şey talep edilmez. Çünkü devlet sokakta yaşıyan vatandaşına getirmeyi amaçladığı hizmeti gelişen sanayi içinde büyük sanayi kuruluşlarınada getirmek zorunda kalmıştır. Ve işte bu çelişen yapı içinde Türkiye'de Hukuksal anlamda idari anlamda yeni düzenlemelerin yeni planlamaların yapılması zorunluluğuda böylece ortaya çıkmıştır. Bugün Istanbul gibi kentleşme hızı çok yüksek olan Türkiye deki toplam genel nüfusunun aşağı yukarı % 20 sini içinde bulunduran bir kentin kanalizasyon sorunun çözümü hepimiz için ne kadar önemli bir duruma geldiğini kendi pratiğimizden de görmek mümkündür. Bu girişten sonra ben Istanbul'un kanalizasyon sorunuyla ilgili şimdiye kadar ne tip çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalar nasıl bir süreçten geçmiştir. İller Bankası Yönetim Kurulu üyesi Sayın Fikri Kaya'ya söz veriyorum.

FİKRİ KAYA

Konunun politik ve Ekonomik siyasi durumuna değinmeden sadece, bugüne kadar olan gelişmeleri önümdeki notlardan size okumaya çalışayım. Dünyanın en eski yerleşme merkezlerinden olan Istanbul Bugün kanalizasyon tesisleri bakımından çok yetersiz bir durumda ve bu itibarla çok azın çevre sağlığı koşulları içinde bulunmaktadır. Halen kentsel alanda yaklaşık olarak ancak %25inde kanalizasyon tesisi mevcut olup be şebeke nitelik bakımından yetersizdir. Ayrıca modern anlamda bir şebekenin olmayışı ve toplanan pis suların doğrudan en yakın dere ve denizlere dökülmesi çevre sağlığı açısı bakımından büyük mahsurları vardır. Ve Istanbul deniz sularının yakın bir gelecekte büyük değişikliklere sahne olacağının anlaşılması üzerine son 50 sene içersinde kentin artık suların toplanması ve uzaklaştırılması konusunda çeşitli girişimlerde bulunulmuş ve ilk defa ikinci dünyü savaşından sonra bir Alman mühendisinin 500 bin nüfusa hitab eden bir proje yapmış 1950 kadar buna dayalı bir kısım uygulamalar yapılmıştır. Sonra Profesör Kert başkanlığında bir ekiple yeni bir proje yapılmış ancak bu proje uygulamaya konulmuştur. 1966 yılında dünya Sağlık teşkilatı ile hükümetimiz arasında alınan bir anlaşmayla Dünya Sağlık teşkilâtı çeşitli konularda, fizibilite, bir yabancı firmaya ihale ve bu çalışmalar 1971 yılının eylül ayında tamamlanmıştır. Bu kanalizasyon konusunda yanlız artık sularla ilgili çalışmalar yapıldığından, yağmur suları ile ilgili araştırmalar ayrıca yapılmış ve bu çalışmalar 1971 içinde tamamlanmıştır. Istanbul kanalizasyon konusunda artık suların uzaklaştırılması getirilmiş olan çözüm, bazı yeni görüşler ortaya koymuştur. Bu çözümde Biyolojik tesisleri terk edilmekse boğaz ve Marmaranın ender rastlanılan bir özelliğine dayanılarak artık suların Karadeniz'den gelen az yoğun sularla Akdenizden gelen yoğun suların yarattığı iki ayrı tabaka arasına verilmesi ön görülmektedir. Böylece kentin tüm artık suların 15 ayrı yerden sahillerden yeter uzaklık ve yeter derinlikte, hem sahil kirlenmesini önleyecek hemde balık hayatı için sakınca arz etmiyecek biçimde bu iki su tabakası arasına verilmesi olanağı ortaya çıkmış bulunmaktadır.

Yeni bir sistemin uygulanması için mali olanaklar sağlanmadığından ve ayrıca iş yürütecek sorumlu bir kuruluş tayin edilmediğinden gene planlama çalışmalarının ön gördüğü biçimde uygulamaya konulamamış ve ana plân çalışmaları kentin kanalizasyon sorunun gerek artık sular ve gerekse yağmur suları için 1. kademesinin 1974 yılında bitirilmesini ön gördüğü halde bazı şebeke tesis çalışmaları fazla bir şey yapılamamıştır. Finansman sorununun kısmen dış krediyle karşılanması amacıyla 30 haziran 1972 tarihinde, Dünya Bankası Istanbul un çeşitli sorunlarını kapsayan "Istanbul şehirsel gelişme projesi" kredi anlaşması içinde kanalizasyon konusuna yer verilmiş, inşaat kredisi talebine dayanan, teşfik edecek tek bir mühendislik çalışmasının yapılmasını da kararlaştırmıştır. Bu kredi anlaşmasına ayrıca kanalizasyon konusundaki çalışmaların karşılanabilmesi ve metropoliten alanda tüm kanalizasyon tesislerinin yapılmasından işletmesinden sorumlu olacak bir bölge kurulması ön şartına bağlamıştır. Ancak Dünya Bankası böyle bir örgüt kuruluncaya kadar sorumlu idare olarak İller Bankasını İmar İskan Bakanlığının teklifi üzerine geçici olarak kabul etmiş ve kanalizasyon konusunda projè kredi anlaşması bu şekilde yürürlüğe girmiştir. Dünya Bankasından kredi sağlanmasına esas olabilecek çalışmalara başlanırken acil olarak ele alınabilecek olan bazı kanalizasyon tesislerininde Ataköy, Küçükçekmece Kartal ve Tuzla çevreleri projelenmeleri ve Realizasyonları İller Bankasınca 1973 yılı programına teklif ve kabul edilmiş ve bunun üzerine Istanbul şehirsel gelişme sorunu çerçevesi içersinde kanalizasyon çalışmasını yapacak müşahit firmaya İller bankasınca yukarda belirtilen tesislerin ihale projeleri verilmiştir. Daha sonra 1974 yılı program için kanalizasyon sisteminin diğer önemli üniteleri de İller Bankasınca ayrıca teklif ve kabul edilmiştir. Böylece Kadıköy Üsküdar Yenikapı tesisleri ve pompa istasyonları icra programları gelmiştir. Ancak ana olan, Kartal'da Deşarjdan vazgeçilmesi bu deşarjla denize boşaltılması ön görülen artık suların Kadıköy, Deniz deşarjından yararlanılarak uzaklaştırılması ve Tuzla deşarjına da öncelikler sırasıyla ön plâna tayin edilmesi gerektiğini ortaya koymuş ve bu nedenle proje kapsamına Kartal ve Tuzla sistemleri alınmışdır. Diğer taraftan Kadıköy deniz deşarjı ve Kumkapı tesisleri için Istanbul Belediyesi 1975 Nisan ayı içinde daha fazla etkilenmiştir. Ana plân Kadıköy işi için teklif verilmesi istenmiştir. Teknik Yüksek Kuruluna Kadıköy deniz deşarjı kesin projesinin çıkarılmasına karar verilmiştir. Çalışmalardaki son duruma göre Istanbul metropoliten alanı kanalizasyon tesislerini tamamen çözümlenmesi için 1974 yılı fiyatları ile 6.28 milyar TL.na ihtiyaç bulunmaktadır. Bu meblağ 2.455 milyon TL deniz deşarj tesisleri ve tasfiye tesisleri 3.737 milyar lirası projektörler, şebeke tesisi yer bağlantılar için gerekli olmaktadır. Bu çalışmalara göre 1. kademede Ataköy, Kadıköy, Küçükçekmece'yi kaplamakta 2. kademede Baltalimanı Üsküdar 3. kademede Trakya, Paşabahçe Küçüksu deniz deşarjlarının ele alınmalar vebu çalışmalara paralel olarak şebeke tesis hizmetlerinin metropoliten alanın şekil üzerinde sürekli olarak yürütülmesi teklif olmaktadır. Öncelikle paralel olarak, saptanır ve 1975 den 1982 yılına kadar ilk 7 yılın fiyatları veihtiyacı 2.168 milyar TL tutarındadır.1975 programında bu miktarlar deniz deşarjı ve pompa olarak Ataköy Küçükçekmece 157şer milyona mal olmaktadır. Müşavir firmaca hazırlanmakta olan Ataköy, K.Çekmece deniz deşarj ve pompa ünitelerinin projelendirilmesi ve ihale dökümanlarının hazırlanması işi tamamlanmak üzeredir. Bu tesislerin ihaleye çıkarılması konusunda da ön çalışma yapılmış bulunmaktadır. Pompa istasyonu ve deniz deşarj istasyonu inşaatlarını yerli firmalara ihaleye çıkarılma hususu karara bağlanmıştır.

CEMAL ÜÇÜNCÜ

Konuya, Istanbul kentsel nüfusu ile Türkiye deki kentsel nüfusun basit bir kıyaslamasını yapmakla girmek isterim. 1975 nüfus sayımı geçici sonuçlarına göre Türkiye nüfusu 40 milyon 200 bin dolayındadır. Yine bu sayım sonuçlarına göre Türkiye İl ve İlçe merkezlerine göre kentsel nüfusu 16 milyon 800 bin dolayındadır. Istanbul İl nüfusu ise 3 milyon 365 bindir. Sadece pre planlama alımına girmekte olan ve Avcılarıda içine alan, Avcılardan Tuzlaya kadar uzanan bölgedeki kentsel nüfusunda 3.5 milyon dolayında olduğunu göz önüne alırsak kaba bir yaklaşımda ve kanalizasyon nüfus miktarı açısından bütün Türkiye'de kanalizasyon sorununu %20 mertebesinde olduğunu görüyoruz. Bir belediye hizmeti olan kanalizasyon sorunu karşılıksız bir kamu hizmeti niteliğinde düşünülmüş olduğundan, su ve elektrik hizmetlerinin aksine, kanalizasyon hizmeti belediyelerin öz gelirlerine devlet yardımlaşma birde halk katkısına genel olarak bağlı kalmıştır. Ancak bazı istisnalardan söz edilebilir, örneğin: yeni imar sahaları içinde yapılacak olan gelişmelerde alt yapı tesislerinin ken di sahiplerince yapılmaktadır. Ayrıca kanalizasyon yapılan sokaklarda 1/3 nispetinde yatırılan hizmet edilen kişilerden tahsil edileceği hükmüde vardır. Fakat bunların hiçbirisi sorunu çözmeye yeterli Ulusal kaynakların sağlanmasına olanak vermemektedir.

Kanalizasyonun ilk yatırımlarının işletme ve bakım masraflarının oldukça yüksek olması yeterli bir şekilde yapılmaması sonucunda, kötü sonuçların çok sonra ortaya çıkması bu tesislerin yapımını ve tamamen yapımının ve tamamen ertelenmesine,

İSTANBUL HALKININ NASIL BİR ÇEVREDE YAŞAMA SAVAŞI VERDİĞİNE..........
.....İSTANBUL'DA HER 10 KİŞİDEN BİRİNİN TİFOYA YAKALANDIĞI TESBİT EDİLMİŞTİR.OYSA BU DİĞER BİR ÜLKEDE 22 MİLYONDA BİR ORANINDADIR......

BUGÜN ÖYLE SANAYİ KURULUŞLARI VARDIR Kİ YÜZBİNLERCE, MİLYONLARCA METREKÜP SU HARCARLAR VE BU SUYU KİRLETİRLER. KİRLETTİKLERİ SUYU TASFİYE ETMEDEN KAMUNUN YARARLANDIĞI BELLİ BÖLGELERE, DENİZLERE, AKARSULARA, GÖZLERİNİ KIRPMADAN VERİRLER VE BU KONUDA ONLARDAN HİÇBİR ŞEY TALEP EDİLMEZ........

veya geçici bir şekilde çözümlenmesi sonucuna varmıştır. Aslında yatırımlar büyük ölçüde bazı bölümlerde örneğin, posetik uygulamalarda yatırımlar yapılmış fakat bunlar hiçbir zaman sorunun kati çözümünü getirmediği gibi daha karmaşık problemlerede yol açmıştır. O halde sorunun asıl büyük nedeni belediyelerin parasal güçsüzlüğüdür. Parasal güçsüzlüğe bağlı olarak hizmeti görecek bir örgütünde bulunamayışı nedenlerin en başlıca sebeplerindendir. Bu günkü koşullarda yeni parasal kaynakların yönlendirilmesi ve etkin bir biçimde kullanılmasını sağlamadıkça en iyi bir plânı yapsak, en iyi bir işletmeyi kursak bile netice yine beklenildiği gibi olamıyacaktır. Sonuç olarak sorunun çözümünün temel şartı, yeni parasal kaynaklar yaratılması daha doğrusu mevcut parasal kaynakların yönlendirilmesi ve bunu etkin bir biçimde yapacak olan kendi kendine yeterli bir bölgesel idare kurulamadıkça sorunu uzun vadelide olsa bir çözüm bulunması olasılığı yoktur. Çözüm yasa ile elde edildikten sonra uygulamada planlamanın ön gördüğü amaçlara ulaşılmasını sağlayacak çalışmalara daha gerçekçi ve olumlu yön verilebilir. Şimdi sizlere İller Bankasının çözüme nasıl bir yaklaşımda bulunduğunu özetliyerek anlatmaya çalışacağım.

Burada açıklığa kavuşturulması gereken husus sistemler arasındaki farklılık. 1. Dünya savaşından sonra bir Alman Mühendisine verilerek bir proje hazırlatılmış, karışık sistem esasına göre düzenlenmiştir. 500 bin nüfusu kırk kilometrelik bir alanı kapsamaktadır. Bu sistem karışık sistemdir. Buna göre İstanbul şehrinin bazı bölümlerinde uygulama da yapılmıştır. Bundan sonra, 1950 den sonra, yine bir Alman Mühendis'ine, yine projeler hazırlatılmış, yine bu projeler ayrık sistem olarak düzenlenmiştir. Uzaklaştırma sisteminde belirtildiği gibi boğaziçine mekanik bir tasfiye yapıldıktan sonra sular doğrudan doğruya hemen sahilden dökülecektir. Marmaraya ise bir tasfiye'den sonra sular verilecektir.

Damoc tarafından yapılan araştırmalara göre İstanbul kentinde 400 km uzunlukta bulunan sokak kanalları İstanbul belediyesinin bu süre zarfındaki kabaca 300 km sokak kanalı ve diğer belediyelerin yine 300 km sokak kanalı yaptığı hesabıyla 1000 km mertebesinde bir sokak kanalına sahip olunmuştur. Sayısal bakımından incelersek, yine bu mevcut sokak kanallarıyla İstanbul belediyesi hudutları içindeki kabaca %60 sokak kanallarından yararlanmaktadır. İstanbul belediyesi dışındaki çevre belediyelerin nüfusunda %30 mevcut sokak kanallarından yararlanmış olmaktadır. Sorunu İller Bankasınca bir yaklaşım yolunda, çevre şartlarının gittikçe kötüleşmesi ve bunun zararlı etkilerinin böyle bir örgüt kuruluncaya kadar ele alınmasını, devlet eliyle yatırım programlarına girmesi amacıyla belirli bazı bölgeler için teklifler yapılmış ve yatırım plânlarına girmiştir. Bunlar 1973 programına Ataköy K.Çekmece, Kartal Tuzla deşarj tesisleri olarak girmiş olan yatırım maliyeti üzerinden değil, fakat yatırımlar, yani 4 tesis için planlamanın kabul ettiği yatırımlar 146 milyondur. 1974 yılında ise buna Kadıköy Yenikapı ve Üsküdar deşarj tesislerininde yaptırılmasıyla bu miktar 291 milyona çıkarılmıştır. 1975 yılı programdan bu tekrar arttırılarak 550 milyon liraya çıkarılmıştır. Yani şu durumda Ataköy Küçükçekmece, Kartal, Tuzla, Kadıköy, Yenikapı, Üsküdar deşarj tesisleri için 550 milyon liralık bölümü yatırım programlarına girmiş durumdadır. Bunlardan, Ataköy ve Küçükçekmecenin ihaleye esas projeleri ve ihale dökümanları hazırlanma safasındadır, kabaca altı ay içinde bunların ihaleye çıkarılabileceklerini söylemek mümkündür. Kadıköy projesi ise daha önce belirtildiği üzere henüz yaptırılamamış olduğu için bu projede ihaleyi esas ve kati proje şeklinde yapıldıktan sonra bununda ihalesinin gerçekleştirilmesi dahilinde olacaktır. Kanalizasyon tesislerinin tüm olarak yine kabaca %60'ı sokak kanallarının inşaatına sarf edilir, geri kalanını% 40nında yine kabaca ana toplayıcılarla deşarj pompa istasyonları deşarj hatlarına sarf edilmesi gerekiyor. İş bu açıdan bakarsak mevcut sistemimizin veyahut kanalizasyon sisteminin büyük yatırımının sokak kanallarına ayrılması gerektiğini görürüz. Bu konuda plânlama sahası avcıları hariç tutarsak 270km^2 olarak belirlenmiştih. Avcılarında dahil edilmesiyle ve şehrinde beş seneden beri gelişimi dikkate alınmak suretiyle bu miktar 950km^2 ye çıkarılmıştır. Yine plânlamanın amaçlarına göre 1990 yılında bütün sistemin % 66'sına, yani bütün yatırımların %66'sının tamamlanması öngörülmektedir.

GÜNGÖR ŞEN

İstanbul Kanalizasyon surunu geniş kapsamlı bir konu. Bunun için konuyu iki noktada toplamak istiyorum. İstanbul kanalizasyon konusunda bugüne kadar yapılmış projelendirme ve çalışmaların bir eleştirisini getirmek istiyorum. Daha sonra bir eleştirilerin ışığında bundan sonra yapılması gerekli çalışmaların neler oldukları hakkında düşüncelerimi söyleyeceğim.

Kanalizasyon konusunda yapılan çalışmalar yetersiz kalmıştır. Bunun alt yapı hizmetleri açısından görüntüsüne, bir de halk sağlığı yönünden etkilerine değinmek istiyorum. İstanbul halkının nasıl bir çevrede yaşama savaşı verdiğine şu iki örneği gösterebiliriz. İstanbul'un 22 plâjından alınmış bir seri analizler de, bunlardan 7 tanesinde aşırı kirlenmelerin olduğu saptanmıştır. Bu eski bir tarihtir. Yeni tarihte bu alan oldukça yükselmiştir. İkincisi ise 1968 yılında İstanbul'da her 10 kişiden birinin tifoya yakalandığı tesbit edilmiştir. Oysa bu değer Amerika'da 22 milyonda bir oranındadır.

Sorunun bu şekli almasında nedenler nelerdir? Özel neden olarak şunu belirtmek isterim ki, bu sorunu çözümlemede aldığımız yöntem yanlıştır. Ülkemizde büyük kentlerin kanalizasyon sorununu çözümlemede yabancı desteği aranmıştır. Konuya iyi bir çözüm getireceğini sandığımız yabancı uzmanlar, işi daha kompleks yapmış ve birbirlerini nakzeden kararlar almışlardır. Neden yabancılara gerek duymuşuz?

Birincisi ülkemizde yeterli tatbikat yoktur. Yeterli bilgi birikimi sağlanıncaya kadar yabancı tecrübesinden faydalanmalıyız. İkincisi, yabancı finans kuruluşlarından kredi alabilmek için yabancı uzman almak şarttır.

Kanalizasyon konusunda en önemli karar, sistem seçimindeki isabettir. Oysa İstanbul bu bakımdan talihsiz bir devre geçirmiştir. 1967-1971 yılları arasında hazırlattırılmış Damoc raporunun tatbikatının gecikmesi değişen şartları kapsayan bir yan projenin yapılmasını gerektirmiştir. Bu raporun hazırlanmasında da Ankara Ve İzmir projelerini hazırlayan firma görevlendirilmiştir. Bu projelendirme sırasında kısmen çalışmış bir kişi olarak Damoc raporundaki yanlışlara da temas etmek isterim. Damoc raporunda İstanbul kanalizasyon sisteminin ayrık şekilde uygulanması hakkında verilen kararlarda özel bazı deneylerden ziyade genel düşünceler hakimdir. Raporda şu sorular cevapsız kalmıştır. İstanbul'da karışık sistem olarak düzenlenmiş sahalar şayet oldukları gibi bırakılmış olsalar, ayrık sisteme dönüştürülmemiş olsalar, yağışlı havalarda kirlenmelerin seviyeleri ne olacaktır? Bunların değerlendirilmeleri yapılmış mıdır? Ayrıca daha önce yapılmış olan sistem yeterli kapasite de midir? Şayet bu mevcut karşıklıktan ayrık sisteme dönüştürülecek ise bunun yöntemi ne olacaktır ve bunun maliyeti nedir? Bu soruların cevaplanması gerekir. Yaptığımız bu çalışmalar sistemin yağmur suları için yetersiz, fakat pis sular için fazla kapasitede olduğunu göstermiştir.

TEOMAN **SEYHUN**

İstanbul'un kanalizasyon sorunu bilimsel olarak 1919 yılında ele alınmıştır. Bir Fransız firmasına Rumeli yakasında su için, Anadolu yakasında kanalizasyon için projeler tanzim ettirilmiştir. Bu projeler uygulanmamış, sadece Fatih semtinde bir kaç kanal inşa ettirilmiştir. 1926-1936 yılları arasında 4400 hektarlık bir sahanın, Beyoğlu, Kadıköy ve Üsküdar'ın kanalizasyon projeleri hazırlattırılmıştır. Bu projelerin Süleymaniye, Sarayburnu, Haliç arasında kalan bölümü inşa edilmiştir. Bugün halâ bu kanallar kullanılmaktadır. Son yıllarda şehrin yayılması ve nüfus patlaması bu projeleri yetersiz hale getirmiştir. Bu durum karşısında 1959 yılında şehrin kanalizasyon projesinin yeniden yapılması için belediyede ilk defa bir kanalizasyon bürosu kurulmuştur. Bu büro, şehrin doğu, kuzey, ve güney olmak üzere dört bölgeye ayırarak, 28 bin hektarlık bir sahanın tüm pis su projelerini 1/5 binlik plânlar halinde hazırlamıştır. Bu projeler 3 milyon nüfusa göre hesaplanmış, mali portesi şöyle tesbit edilmiş.

Şebeke için 1 milyar 650 milyonTL
Tasfiye ve deşarj için 388 milyonTL
Pompa 213 milyonTL
Toplam olarak 2 milyar 221 milyonTL

Avrupa'nun bir çok şehrinde kanalizasyon yatırım ve işletmesine şahirliler de katılmaktadır. Bu itibarla, İstanbul'luların da katılmasını sağlamak için bir kanalizasyon kanun tasarısı hazırlanmış ve 1963'te İçişlerine gönderilmiştir. Bu tasarı Meclis'e intikal etmemiştir. Konuya, belediyelerin imkanlarıyla çözümlemek mümkün olmadığından hükümetten yardım istenmiş ve bu durum hükümet aracılığıyla Dünya Bankasına duyurulmuştur. 1965 yılında Dünya Sağlık Teşkilâtı müteahhidi olan Damoc firması 20 milyon Türk lirası bedelli şehrimize su kanallarına ait projelerin raporlarını hazırlamayı üzerine almıştır. Bu çalışmalar için Dünya Sağlık Teşkilâtından 10 milyon liralık yardım sağlanmıştır. Türk kesimi olarak Devlet Su İşlerin'de İstanbul Belediyesi Sular İdaresi Araştırma Müdürlüğü İstanbul-Adapazarı su ve kanalizasyon Planlama Grup Amirliği kurulmuştur.

ERHAN ACAROĞLU

Uzun yıllardır İstanbul'un kanalizasyon sorunu halledilmiş değil. Bunun başında da hep mali olanaksızlıklar gelmektedir. Fakat bu gerçekte bir politik tercihtir. 1950'lerden sonra ulaşım politikasında radikal olarak yapılan değişiklik yolundan bir kitle ulaşım yoluna dönülseydi, enflasyonda da eğer politik olarak karar verilseydi, mutlaka mali olanaklar verilebilirdi. Dış etkenler ve dışa bağımlılığımız ulaşım politikamızı kara yoluna çevirmemizi uygun görmüştü ve bunun için devletin bütün olanaklarının hazırlanması empoze edilmişti.

Çevre sorunları, çevreyi kirletmemek için hazırlanmış proje ve hatta milyonlar harcanarak çevreyi kirletici, öldürücü nitelikte çözümlerin getirilmesi, bence mühendislik açısından kesinlikle çelişkidir. Bir veri daha vereyim: İller Bankası yaptırdığı projeyi yine kendi imkânlarıyla yaptırmalıdır.

KENTLERDEKİ GÜRÜLTÜYÜ AZALTMA ÇALIŞMALARI

Paris'teki yapıcılık Bilimsel ve teknik merkezi (CSTB), kentlerdeki gürültünün azaltılmasını maketler üzerinde araştırmak üzere Grenoble'da bir laboratuvar kurmuştur. Bu laboratuvar, 1972 ekiminde Çevre Bakanlığı nın yardımıyla başlatılan, sonra da Donatım Bakanlığı'na aktarılan bir programın sonucudur.

Gürültünün kökeni ve yayılması konusunda yapılan hazırlık çalışmaları, gürültüyü kaynağında önlemenin güç olduğunu, buna karşılık gürültünün yayılmasını engellemek yoluyla şiddetinin azaltılabileceğini ortaya koymuştur. Bu yayılmanın engellenmesi için şunların yapılması gerektiği de ortaya çıkmıştır:

- Gürültünün konutlara doğru ulaşmasını önlemek amacıyla, yol profillerinin incelenmesi ve bunların ses yönünden korunması,
- Gürültüye doğrudan doğruya açık olan yapı yüzlerinin küçültülmesi,
- Yapıları dış gürültülere karşı doğrudan doğruya koruma.

Yapıcılık Bilimsel ve Teknik Merkezi'nin mühendisleri kentlerdeki gürültünün havadaki sesüstü dalgalar yardımıyla laboratuvarlarda yeniden gerçekleştirilmesinin olanak içinde olduğunu ortaya koymuşlardır. Ancak yüzde bir oranında küçültülmüş maketlerle yapılan deneyin gerçek boyutlarına yükseltilebilmesi için 1 Kg. havada en azından 1 Gr. su bulunan bir ortamda çalışmak gerekmektedir. Ayrıca kent bölgelerindeki çeşitli ses kaynaklarının hesaba katılabilmesi için bu çeşit bölgelerin yüzeyi 2 Km. olduğundan, bir yanı 10 metre uzunluğunda maketler gerekmektedir. Bundan dolayı Grenoble'deki merkezde, Bu çeşit maketleri alabilecek, iklimleştirilmiş bir salon kurulmuştur. Ancak bunun dışındaki yapılarda kullanılan malzemeyi andıran malzemeler kullanılarak akustik sorunlarının ve birçok meteoroloji sorununun da çözülmesi gerekmiştir. Grenoble'deki deney laboratuvarı bundan dolayı 1.300 metreküp hacminde kocaman bir salondur. 100 metrekarelik bir deney düzlüğü vardır. Ayrıca ölçü aygıtlarının bulunduğu bir salona sahiptir. Bu salonun deney salonuna açılan büyük camlığından, deneyin bütün süreci izlenebilmektedir.

büyüyebilen, yer değiştirebilen ev

Aile genişledikçe büyüyebilen ve gerekirse yerini değiştirebilen bir evin yapımına İngiltere'de başlanmıştır. Bu, klasik anlamda portatif bir ev değildir ve bildiğimiz evlerden ayrılan tek yönü yere oturtulmuş biçimidir.

Özellikle, şehir planlaması bakımından başka amaçlarla kullanılması düşünülen arsalarda kısa süreler için yerleşilmesine yardımcı olacak bu evler, fabrika yapımıdır, tek katlıdır ve bakımlarının normal evlerin bakımından daha kolay olduğu söylenmektedir.

Çeşitli biçimlerde, stillerde ve malzemelerden yapılan bu evler, zelzele bölgeleri de dahil olmak üzere, her iklime ve doğal ortama uygundurlar. Yedek aksamlarla bu sağlanmaktadır.

Yatak ve oturma odası, küçük bir mutfak ve bir duş tuvaletten oluşan bekar evlerinden, yaklaşık olarak 65 metrekarelik bir yer kaplayan ve iki yatak odası, mutfak banyo ve tuvalet, oturma ve yemek odasından meydana gelen, çeşitli boylardaki ailelerin oturabilecekleri evleri içermektedir.

Tavandaki elemandan ve her odadaki termostattan elektrikle ısıtılan bu evin çelik çerçevelere tespit edilmiş homojen ve bakım istemeyen kolaylıkla yenilenebilen duvarları vardır. Bu duvarları istendiğinde sökmek ve çıkarmak ya da onlara eklemek de mümkündür. Evlerdeki ensulasyon çok yüksek bir düzeydedir ve iklime göre ayarlanabilmektedir. Evin parçaları arsaya hazır durumda getirilmekte ve kolayca birbirlerine takılmaktadır.

genel bilg[...]ilenme konfera[...]sları

Odamız tarafından düzenlenen G[...]enel Bilgilenme Konferansları'nın üçüncüsü 5 Kasım [...] günü TMMOB Konferans salonunda Dr. Osman Nu[...]ri Koctürk tarafından verilmiştir.

Koçtürk, "İnsangücü Sorunları ve İşçi[...] ret Düzeni" konusunda yaptığı konuşm[...] retim, hem de savunma bakımından he[...] güvenebileceğimiz bir potonsiyel ol[...] karşın, insan gücüne ilişkin konulara yete[...] mediğimiz, üniversitelerin, aydınların[...] güçlerin bu önemli konuda suskun ve ilg[...] randıklarını vurgulayarak, özetle şöyle d[...]

"Besin ve beslenme konusu bir fantezi değil[...] sin maddelerinin insanın sağlığını, kol ve k[...] cünü ve hatta doğurganlığı etkileyen başlıc[...] olduğu hiç unutulmamalıdır. Günümüzde en[...] lizm, petrol amborgosu karşısında besinleri [...] mik ve politik bir silâh olarak kullanmaya ha[...] nıyor. Yüksek doğurganlığın açlığa neden olac[...] savunarak insanlarımızı koşullandırmaya ve [...] yataklarını dinamitlemeye kalkışan Amerikalı [...] peryalistlerin asıl amaçları insangücü kaynak[...] mızı yok etmek ve ülkeyi savunmasız bırakmal[...] İnsan, hem üretimde ve hem de savunmada en [...] güvenebileceğimiz unsurlardan biridir. Biz mal[...] yapabilen bir ülke değiliz. Gerçekçi olmalı, [...] sangücünün değerini bilmeli, işçinin güç kayr[...] olan besin maddelerinin yeterli miktarlara göre [...] retilmesini sağlamalıyız.

İddia edilenin tam tersine açlığın yüksek doğurgc[...] lığı kamçıladığını bilmekte yarar vardır. Doğanl[...] rı besliyemiyor, doyuramıyor, aç insanlardan v[...] rim alamıyoruz. Makineler yakıt, insanlar besi[...] beklerse ne üretebiliriz?

Patronların düşük ücretlerle işçi çalıştırmalarına[...] besin maddeleri fiyatlarının milyoner yaratmak için araç gibi kullanılmasına engel olmalı, bunun için demokratik baskı gücümüzü seferber etmeliyiz.

KONUT SORUNU

12 Kasımda yapılan konferansta ise Dr. İren Acaroğlu, "Konut Sorunu" üzerinde durmuştur. Acaroğlu, konut sorunun niteliksel boyutları ve bunları meydana getiren nedenler, sorunun bugün ulaştığı nicelikler-sayısal değerler ve bugüne kadar ülkemizde izlenen konut politikalarını ele aldığı konuşmasında, özetle şunları söylemiştir:

"Kısaca, ülkemizde bugün izlenen konut politikası zenginden, güçlüden yanadır ve bugünkü üretim ilişkileriyle başka türlüsü zaten beklenemez çünkü olamaz."

devamı 15'te

odalarca DGM'nin hukuki durumu tartışıldı

TMMOB'nin Istanbul Şubeleriyle Istanbul Barosunun ortaklaşa düzenledikleri "Devlet Mahkemelerinin Hukuki Durumu" konulu açık oturumda, Devlet Güvenlik Mahkemelerinin Anayasanın bütünlüğü ve hukukun üstünlüğü prensibine aykırı olduğu ortaya konmuş ve parlamentonun bir yıllık erteleme süresini beklemeksizin konuya el atması, mahkemelerin anayasal dayanağın ortadan kaldırılması görüşüne varılmıştır.

Istanbul Barosu temsilcisi Orhan Pekey'in yönettiği oturuma Türkiye Barolar Birliği Başkanı Prof. Faruk Erem, Prof. Öztekin Tosun, Doç. Dr. Erdoğan Teziç, Avukat Necla Fertan konuşmacı olarak katılmışlardır.

Erem konuşmasında DGM'nin tarihçesi üzerinde durmuş, şimdiye kadar Türk adli hayatında yasası iptal edildikten sonra göreve devam eden hiç bir kuruluş görülmediğini belirterek "Anayasamız çelişkili Anayasadır, yasası iptal edilmiş bir kuruluşun bir yıl daha devamını kabul etme, kısmen çelişkidir. Demokrasilerde yargılamada asgari müşterek noktalar vardır. Bunlardan uzaklaşıldığında rejim değişikliği ortaya çıkar." demiştir.

Öztekin Tosun ise yargılamayla rejimler arasındaki ilişki üzerinde durmuş, Fransa'da yargılama birliğinin bir bitimi olan Devlet Güvenlik Mahkemelerinin Türkiye'de başlangıç olduğunu belirtmiştir.

Erdoğan Teziç de kanunların Anayasaya uydurulması gerekirken 1970 yılından bu yana Anayasanın kanunlara uydurulması yoluna gidildiğini vurgulamış, "Anayasa Mahkemesinin Anayasaya aykırılıkları esas olarak denetlemesi ilerde iktidar üstünde bir yargıçlar hükümetinin doğmasına yol açacaktır." diye sözlerini bitirmiştir.

Konuşmacılar daha sonra şu görüş birliğine varmışlardır:

-Devlet Güvenlik Mahkemeleri bizzat Anayasa Mahkemesine müracaatla, kendi kuruluşlarının Anayasaya aykırı olduğunu, inançları ve hukuka saygıları gereği görevlerini sürdürmemelidirler.

-Otoriter bir rejime kayışın ifadesi olarak kabul edilen bu mahkemelerin kurulmasında hiç bir sosyal fayda yoktur.

-Yasal dayanağı ortadan kalkmış bir mahkemenin göreve devam ettiği adli hayatımızda görülmemiştir."

5 DEVRİMCİ KURULUŞ

Öte yandan Istanbul'daki Mühendis ve Mimar odaları, TÜTED, TÖB-DER, TÜM-DER ve TÜMAS Devlet Güvenlik Mahkemelerine ilişkin basına ortak bir açıklama yapmışlardır. 5 Devrimci kuruluşun açıklaması özetle şöyledir:

"Yasası Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilen Devlet Güvenlik Mahkemeleri için yeni yasa hazırlıkları yapmak ve eski yasanın uygulamasını sürdürmek son derece ilginç bir görünüm yaratmaktadır. Demokratik meslek örgütleri olarak bizler, Devlet Güvenlik Mahkemelerinin özüne ve uygulamalarına karşı demokratik mücadelenin verilmesinin gerekliliğine inanıyoruz."

...yönetmeliğin getirdikleri

Madde 24- Yeni ve ilave inşaatlarla esaslı tamirler için İmar ve İskan Bakanlığı taşra örgütüne yapılacak müracaatlarda dilekçelere eklenmesi gereken mimari, statik ve tesisat projelerinin hangilerinin ve ne ölçekte istenmesi gerektiği adı geçen örgüt tarafından yapılacak binanın önemi nazarı dikkate alınarak takdir olunur.

Bu maddelerden anlaşılacağı üzere bakanlık taşra teşkilâtı köy ve mezralarda, binaların cephe ve istikametlerini, komşu paylarını tespit edecek, köy ve mezralar için imar planları yapacak, bina ruhsatı verecek, binalarda 18. maddede belirtilen şartları arayacak, binalarda ruhsat şartı olarak projesini isteyecek ve inceleyecek, ruhsatsız veya ruhsata aykırı yapılmış binaları tespit edip bu hususta İmar kanunu hükümlerine göre işlem yapacak.

Bir taraftan kıyı yağması ve buralarda kaçak inşaatların yapımı önlenemez, en kısa zamanda kıyı tespit çalışmalarının ve imar planlarının yapılması gerekirken, diğer taraftan pratikte uygulama şansı çok zayıf olduğu gibi kırsal bölge sosyal gerçeğine ters düşen bu yönetmelik bürokrasiyi artırmaktan başka birşey getirmeyecek, artan iş hacmi ve zaman kayıpları esas konuyu yani kıyıların tespiti ve korunması çalışmalarını sekteye uğratacaktır.

Şehirlerde, belediye sınırları içindeki sahalarda, mücavir alanlarda kaçak inşaatlar ruhsatsız projesiz yapımı sürdürülür ve denetlenemezken, onay için bakanlığa gönderilen bölge imar planları, 5 yılı aşkın süre bakanlıkta bekletilip geri gönderilmezken ve bu durum kentlerde arsa spekülasyonunu, kaçak inşaat yapımını artırırken, mücavir saha dışında kalan bölgeler için İl İmar Müdürlüklerinin imar planlarını yapması gecikirve imar planları yapılıncaya kadar arsasının %5'ini kullanma zorunda bırakılan halkın kaçak inşaat yapmaya yöneldiği bilinirken, bütün bunların yanısıra köy ve mezralarda oturan halka, bina için proje ve ruhsat zorunluluğu getiren yeni yönetmelik taşra teşkilatını iş yapamaz duruma getirmektedir.

Türkiye'nin toplumsal ve sosyo-ekonomik gerçeklerinden tamamen soyut, Türkiye gibi geri bıraktırılmış bir ülkede ancak ekonomik bakımdan çok gelişmiş bir ülkenin yapısına uygulanabilecek nitelikteki bu yönetmelik iktidarın "köylerede imar planı getiriyoruz" iddiasından öte bir anlam taşımayacaktır.

İnşaat Mühendisleri olarak köylere imar planlarının götürülmesi köy ve mezralarda yapılacak binalar için proje aranması şartlarını getiren bir yönetmeliğe karşı çıkışımız, bilhassa inşaat mühendisleri arasında bilinen işsizlik problemi bakımından bir tezat gibi görünebilir. Ancak olaylara yurt gerçeklerinden soyut ve dar meslek çıkarları açısından baksak bile uygulama şansı çok zayıf olan bu yönetmeliğin işsizlik problemini halli mümkün değildir.

Türkiye'de gelir dağılımındaki büyük adaletsizlik düzelmedikçe, toprak-insan ilişkilerinin kırsal alanlarda sosyal ve ekonomik boyutlarıyla değerlendirilmesi yapılmadıkça imar planları ve yönetmelikler gerçeklik kazanamaz.

Bakanlığın mecut personeli ve taşra teşkilatı ile kıyı yönetmeliğinin gerektirdiği çalışmaları yapması ve böylece kıyı yağmasını önleyip buraları kamunun bedelsiz yararlanmasına sunması gibi ertelenemez ve acil bir görevi yerine getirmek yerine, bu çalışmaları sınırlayacak ve bu yoldaki tedbirleri geciktirecek şekilde, kıyı yağmasını önleyecek yönetmeliğin kapsamının genişletilmesi yağma sürerken gözleri başka alana çeken, bürokrasiyi artırıcı ve yurt gerçeklerinden uzak bir uygulamadır.

...konferanslar

Sorun herkesi konut sahibi etmekle de çözümlenemez, çünkü konut gibi hizmetinde alınıp satıldığı metalaştırıldığı bir düzende, herkes konut sahibi olursa, çalışanları ücretlerinden, bugünkü kira karşılığı olan miktarlar düşürülecek, böylece bir yandan çalışanlar daha da yoksullaşırken, konutlarına ayıracakları miktarlar çok düşük olacağından konutlar bir çeşit eskimeye ve çöküntüye bırakılacak ve gerçek sefalet mahalleleri tüm kentleri kaplayacaktır.

Çözüm, devletin, anayasanın emrettiği şekilde, düşük gelirliden, güçsüzden yana ulusal bir konut politikası izlemesi ve konutu sağlık, eğitim ve beslenme gibi toplumsal bir hizmet olarak ele alınmasıyla gerçekleşebilecektir. Böyle bir politikada devlet konut üretimini doğrudan yükümlenmek, topraktan özel mülkiyet sorununu çözümlemek, kredi sağlayan kuruluşları tek örgütte toplamak, değişen yaşam koşulları ve gereksinmelere göre yeni konut standartları geliştirmek, konut üretimini endüstrileştirmek zorundadır.

Bütün bunlar ancak tüm sorunlarımızın ve bunlara bağlı olarak konut sorununun iki temel biçimleyicisi olan geri kalmışlığın, endüstrileşmenin ve gelir dağılımındaki adaletsizliğin ortadan kalkmasıyla sağlanabilir."

KIYILARDAN HERKES YARARLANMALI

Odamız tarafından düzenlenen dizi konferansların dördüncüsünde de 19 Kasım günü eski İmar ve İskân Bakanlığı müsteşarlarından Prof. Dr. Cevat Geray konuşmuş, "Türk toplumunun ortaklaşa malı olan kıyılardan herkesin, tam bir eşitlikle, hiçbir karşılık ödemeksizin serbestçe yararlanması sağlanmalıdır," demiştir.

Konuşmasında "Kıyıların Korunması ve Topluma Açılması" konusu üzerinde duran Geray, "Devletin hükümranlığı, tasarrufu altında bulunan kıyıların mülkiyete konu olamıyacağına, özel mülkiye te peşkeş çekilemeyeceğine" değinmiş ve "yerli - yabancı sermaye sahipleri, arsa spekülatörleri, turizm yoluyla kalkınma örtüsü altında yurttaşın dinlenme hakkını da sömürü konusu yapmışlardır." demiştir.

Kıyıları halka kapatan özel girişimcileri bu yağmasının, kamu kuruluşlarının bir takım kamp tesisleriyle de kamçılandığını öne süren Geray konuşmasını şöyle tamamlamıştır:

"Belediyelere partizanca yardım dağıtmak için 100 milyondan çok ödenek ek bütçe yasasıyla alınırken, kıyı ve kır imarına ilişkin planlama, denetleme, hava fotoğraflarından yararlanma amaçları için 1 milyon lira ile yetinilmiştir. Kıyı yağması sürmekte, geçmiş sahte belgelerle yapılan yükselmektedir. Denetleme gevşetilmiştir. Yurttaşın kıyıya serbestçe ulaşabilmesini önleyen çit, tel örgü, duvar gibi engeller kaldırılmamıştır. Üstelik arsa spekülatörleri, 100 metrelik kıyı şeridinin kamulaştırılacağı söylentilerini yayarak yurttaşları aldatmaktadırlar. Bütün bunlar MC hükümetinin kıyılarımıza sahip çıkmadığının kanıtlarıdır. Zaten MC'den bu beklenemezdi. Kıyıların yağmadan kurtarılması halka dayalı iktidarın işbaşına gelmesiyle gerçekleşebilir. Demokratik güçlerin, meslek odalarının, anayasa doğrultusundaki çabalara övgüye değer bir tutumdur."

...kira sorunu

tamamı gecekondu yapımı ile karşılanabilmektedir. 1955-1967 yılları arasında konut %65 artış gösterirken gecekondu artışı %800 olmuştur. Aynı yıllarda gecekondu sayısının toplam konut sayısına oranı Ankara'da %65 Istanbul'da %40, İzmirde %25 Adana'da %49' dur.

Büyük kentlerin gecekondu bölgelerinde yapılan araştırmalara göre geliri 500 liranın altında bulunan ailelerin oranı %90'dır. Bu aileler kira olarak aylık ortalama gelirlerinin %13'ünü ödemektedirler.

Kentlerde bir yandan gecekondu yapımı artarken lüks yada lükse özenen konut yapımları yükselmiştir. Bu durum çalışan sınıf ve tabakalar üzerindeki sömürünün yoğunlaşmanın, azgelişmişliğin bir göstergesidir.

1950 yılında başlayan tamamen dışa bağımlı çarpık sanayileşme hareketi, tarım alanındaki klâsik dengeyi bozmuştur. Bunun sonucu, tarım kesiminde sanayi birimlerinin yoğun olduğu ekonomik kesimlere ve yurt dışına olmak üzere iki göç hareketi ortaya çıkmıştır. Bir tarafta dar gelirli geniş kitle konut sahibi olma olanağından yoksun iken kırsal alanlardan kentlere göç hareketinin yol açtığı oransız talep, konut maliyetlerinin yüksek oluşu arsa spekülasyonu gibi etkenler kira artışlarının büyümesine neden olmuştur.

Her yönüyle spekülasyona açık olan bugünkü uygulamaya son verilmesi gerekmektedir. Bunun için, kent arazilerinin toplum yararına denetimi, yapı ve konut sektörünü tekeline almak uğraşılarında bulunan yerli ve yabancı sermaye gruplarına karşı etkin bir güç olarak devletin toplum yararına dönük bir uygulamaya tam olarak girmesi ile mümkün olur.

İşçi memur AYIRIMI

işçi-memur ayırımıyla ilgili kararname yayınlandı

Bakanlar Kurulu kararının, işçi kapsamını daraltarak, memurlar aleyhine bir durum yarattığı öne sürüldü. TİP Genel Başkanı Boran, tüm çalışanlara toplu sözleşmeli ve grevli sendikalaşma hakkı tanınmasını istedi. 7 Sendika kararın iptali için Danıştay'a baş vurdu. SSK Genel Müdürlüğü'nde çalışan 2200 işçi direniş yaptı.

Bakanlar Kurulu'nun uzun süredir tartışılmakta olan işçi-memur ayrımı ile ilgili kararnamesi Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Karar 1 Aralık 975 yılından itibaren yürürlüğe girmektedir.

Bakanlar Kurulu'nun "Kurumların hangilerinin devlete verilmiş asli ve sürekli bir kamu hizmeti nin genel idare esaslarına göre yürütmekle yükümlü olduklarını, hangilerinin bu nitelikte bulunduklarının belirlenmesine ilişkin" kararnamesinde iki ayrı liste bulunmaktadır. İlk liste devlete verilmiş asli ve sürekli bir kamu hizmetini genel idare esaslarına göre yürütmekle yükümlü kurumları, ikinci liste ise bu nitelikte olmayan kurumları saymaktadır.

Kararnamenin ikinci maddesi her iki listede gösterilen kurumlarda çalışanlardan kimlerin memur, kimlerin işçi statüsüne gireceği konusunun belirlenmesi için bir komisyon oluşturulacağına ilişkindir. Kararnamede komisyonun oluşumu hakkında ilgili yasaya yollama yapılmaktadır. Komsiyon Devlet Planlama Teşkilâtı, Devlet Personel Dairesi ve ilgili kurumların yetkililerinden oluşacaktır.

İŞÇİ-MEMUR AYRIMI

Bu arada, Bakanlar Kurulu kararının, kararname hazırlanmadan önce kurulan bir komisyon raporunun tersi yönünde oluşturulduğu ve böylece işçi kapsamının daraltılarak, memurların ücret ve diğer sosyal hakları aleyhine bir durum yaratıldığı öğrenilmiştir.

Devlet Plânlama Teşkilâtı, Maliye Bakanlığı Çalışma Bakanlığı ile Devlet Personel Dairesi uzmanlarından oluşturulmuş olan komisyonunu Bakanlar Kuruluna iki seçenekle gittiği, bunlardan birinin yayınlanan kararname olduğu, ikincisinin ve komisyonun asıl tercihinin işçi sınıfını genişletici ve dolayısıyla memur kapsamını daraltarak, memurlara daha fazla haklar verilmesini öngören bir almaşık olduğu belirtilmektedir.

Yayımlanan kararnamede önce işçi-memur ayırımına ilişkin bir rapor hazırlayan bu komisyon, kararnamenin tam tersi yönünde "işçi ve memur ayrımını yaratan etkenlerin ortadan kaldırılmasını, istemiş ve "tüm çalışanları aynı sosyal haklara, hiç değilse, aynı ücret politikası ve dengeli çalışma koşullarına kavuşturacak önlemlerin," alınması dileğinde bulunmuştur.

Komisyon raporunda, sorunun köklü çözümü için şu öneriler yer almaktadır:

1-Çalışanlara tanınan sosyal haklar bakımından aralarında farklılığı kaldıracak denge sağlayabilecek yasal değişikliklerin uygulamaya konulması,

2-Ücret düzeylerinin saptanmasında açık bilimsel ve ortak bir politika izlenmesi zorunludur.

FARKLILAŞMA

Komisyon raporu daha sonra konuyu devlet bütçesi ile kamu iktisadi kuruluşlarının mali durumuna getirmekte ve şöyle demektedir:

"Sosyal haklar yönünden işçi-memur farklılaşması derinleştikçe kamu idaresinde:

a)Kaliteli eleman sağlanması,

b)Moralsiz ve huzursuz çalışma,

c)Pasif direnme gibi sorunlar ile bu sorunların doğal sonucu olarak hizmetlerin maliyetlerinin belirsiz oranlarda, ama kesinlikle artması olayı devam edecektir.

MALİYE İTİRAZ EDİYOR

Rapordan edinilen ve uzmanlardan alınan bilgiye göre, belirtilen ikinci seçenek işçi-memur ayrımına işçi kapsamını genişletici yönde bir çözüm getirmektedir. Ancak Bakanlar Kurulu bunun tersi yönünde karar almış ve bu karar Resmi Gazetede kararname olarak yayınlanmıştır.

Raporun bir bölümünde ise, işçi sınıfının genişletilmesine Maliye Bakanlığı temsilcisinin karşı çıktığı bildirilmektedir. Bu konuda şöyle denilmektedir:

"Komisyon çalışmaları sırasında, Maliye Bakanlığı yetkili temsilcisi işçi sınıfının genişletilmesi olasılığı varsayımına dayalı olarak oluşturan liste ayrımı ile yeni finansman güçlükleri doğabileceğini, örneğin aynı işi yapan vergi daireleri ile bankalarda çalışanlar arasında statü dengelerinin sarsılmasına yol açabileceğini ifade etmiştir. Bu nedenle, kurumsal ayrım için yapılacak gruplandırmada a)Alt yapı hizmeti yapan kurumlar, b) Mal ve hizmet üretiminde monopol durumunda olan kurumlar c) Anayasanın devlete verdiği ekonomik ve sosyal görevleri yürüten kurum ve bankaların devleti asli ve sürekli kamu hizmetini genel idare esaslarına göre yürütmekle yükümlü kurumlar olması gereği savunulmaktadır."

Bakanlar Kurulunun komisyonun gösterdiği iki seçenekten, işçi kapsamını daraltıcı yönde olanı seçerek, bunu kararnameye dönüştürdüğü ve böylece memurların sosyal hakları ve ücretleri konusunda onların aleyhine karar aldığı bildirilmektedir.

"tüm çalışanlara sendikalaşma grev ve toplu sözleşme hakkı,,

Türkiye İşçi Partisi Genel Başkanı Behice Boran, işçilerin memur sayılması konusunda bir demeç vererek, "Türkiye İşçi Partisi İşçilerin memur sayılmasına karşı olduğu gibi, işçi-memur ayrımının ortadan kalkması ve tüm çalışanlara toplu sözleşmeli ve grevli sendikalaşma hakkı tanınmasından yana'dır."demiştir. Anayasa, memurun tanımlanmasını yaptığı halde, iktidara işçi-memur ayrımını tesbit yetkisini veren 12 sayılı Kanun kuvvetindeki kararnamenin buna ilişkin maddelerinin Anayasaya aykırı olduğunu da ileri süren Boran, demecinde özetle şunları söylemiştir:

"Memur statüsünde olan çalışanlar, toplu sözleşmeli ve grevli sendikalaşma istemini ısrarla ileri sürer ve bunun mücadelesini verirken, hükümetin işçi-memur ayrımına ilişkin son kararnamesi, çalışan kitlenin gelişmesine, toplumsal gidişe ters düşen, iktidarın çalışmaların demokratik hakların kısıtlama eğilimini açığa vuran bir belgedir. Hükümet memurlara sendikalaşma hakkını tanımak şöyle dursun, gerçekte işçi durumunda olanları dahi memur sayarak yüzbinlerce çalışanı ücret ve diğer konularda sahip olabilecekleri haklardan yoksun bırakmak kararındadır. Bu kararnamede iktidarın anti-demokratik, işçi sınıfına karşıt tutumunun bir başka göstergesidir.

Türkiye İşçi Partisi işçilerin memur sayılmasını karşı olduğu gibi işçi-memur ayırımının ortadan kalkması ve tüm çalışanlara toplu sözleşmeli ve grevli sendikalaşma hakkı tanınmasından yanadır. Demokratik idare, ekonomik-sosyal durumlarını koruyabilmeleri ve iyileştirebilmeleri için tüm çalışanların bu haklara sahip olmalarını gerektirir. Demokrasi iddiaları lâfla değil, icraatla isbat edilir. Çalıştırdığı insanlara bu hakları tanımayan bir devlet yönetimi demokratik değildir.

İşçi-Memur ayırımı konusunda işçilerimizin ve sendikaların gösterdiği hassasiyet ve direniş doğal ve yerindedir. Demokratik hak ve özgürlükler onlara sahip çıkılıp sonuna dek savunularak kağıt üzerinde kalmaktan kurtulur, gerçekleşir."

İŞÇİLER ALEYHİNE

Öte yandan Sosyal-İş Genel Başkanı Özcan Kesgeç, işçi-memur ayrımına ilişkin Bakanlar Kurulu kararnamesini eleştirerek, Cephe iktidarının işçi kapsamını daralttığını ve böylece de "Grev ve toplu sözleşmeden yararlananların sayısının azaltılmasının amaçlandığını ileri sürmüştür. Kesgeç, bu konuda şunları söylemiştir:

"Şimdi tüm özlemlerini ve denemelerine rağmen, sendika kurma, toplu sözleşme ve grev hakkı elinden alınamayan işçi sınıfımızın bu haktan yoksun bırakılması, bu hakkının kısıtlanması için yeni girişimler yapılmaktadır. Bu işçi tanımını daraltmak, bu yolla işçi kapsamını kısıtlamak, böylece de grev ve toplu sözleşme hakkından yararlananların sayısını azaltmak şekliyle uygulamaya konulmak istenmektedir. Memur denilerek belirlenecek çalışanın siyasal partilerin aktif mücadele etmek olanağı yasa ile yasaklanmıştır. Bakanlar Kurulu kararı işçileri memur yapmanın ilk somut ifadesi olmaktadır."

7 SENDİKA, DANIŞTAY'A BAŞVURDU

Bu arada DİSK üyesi Sosyal-İş, Yeni Haber-İş, Tek Bank-iş, Baysen-iş ile DİSK'e katılma kararı olan GES-İŞ ve bağımsız TİS Sendikaları ortak bir basın toplantısı düzenleyerek kararnameyi eleştirmişler ve anayasaya aykırılığı gerekçesiyle Danıştay'da iptal davası açtıklarını bildirmişlerdir.

Basın toplantısında bir konuşma yapan Sosyal İş Genel Başkanı Özcan Kesgeç, yayınlanan kararnameyi özetlemiş ve "Bakanlar Kurulu yasayla kendisine kurumsal ayırım yetkisi vermiş olmasına rağmen, kararında bunu aşarak, kurumlarda işyeri ayırımına gitmişti. Bu nedenlerle Bakanlar Kurulu kararı kendisine bu kararı alma yetkisi veren 1897 sayılı yasanın 5. maddesine aykırı bulunmaktadır." demiştir.

Ayrıca Anayasanın 117 ile 119. maddelerinin kimin işçi, kimin memur olduğunu karar verme yetkisini siyasal bir organa bırakmadığını, dolayısıyla yayınlanan kararnamenin dayandığı 1897 sayılı, yasanın 5. maddesinin de Anayasanın 42, 46, 47, 117 ve 119. maddelerine aykırı olduğunu ileri sürmüştür.

TÜRK-İŞ, HÜKÜMETLE GÖRÜŞ BİRLİĞİ İÇİNDE

Türk-İş İdare Kurulu'da Başbakan Yardımcısı Turhan Feyzioğlu'nu ziyaret ederek görüşlerini bildirmiştir.

Yarım saat süren görüşmeden sonra bir açıklama yapan Türk-İş Genel Başkanı Halil Tunç, işçi memur ayırımını görüştüklerini, gerek bu konuda, gerekse çalışma hayatını ilgilendiren diğer konularda "hükümetle görüş birliği içinde olduklarını" söylemiştir. Tunç İşçi-memur ayırımına ilişkin hükümet bildirisinin uygulanması konusunda bazı uyarılarda bulunduklarını belirtmiştir.

SSK'DA ÇALIŞAN İŞÇİLER DİRENİŞE GEÇTİ

Ankara'da Sosyal Sigortalar Genel Müdürlüğünde çalışan 2200 işçi direnişe başlamıştır. Bakanlar Kurulu kararıyla "memur" sayılan işçiler anlaşma sağlanıncaya kadar direnişlerini sürdürecekleri ni bildirmişlerdir.

Direniş yapan işçilerin bağlı olduğu Sosyal-İş Sendikası Genel Başkanı Özcan Kesgeç, amaçlarının Anayasının 117. ve 119 maddelerini savunmak olduğunu belirterek, şöyle konuşmuştur:

"Direnişimizin amacı Anayasa'nın 117 ve 119. maddelerinin açık hükmünü savunmaktadır. Yoksa hareketimizin bundan başka bir anlamı ve yönü olamaz. Biz yasalara herkesten daha fazla saygılıyız Anayasanın açık hükümleri ortadayken hiç kimse işçiyi memur, memuru işçi yapamaz."